



الشيخ / راحة الله عليه
أبو ظبي

شقة ١٤٨/٥١
السيد الامام كمال الدين
مدير الهيئة العامة للتعليم الاساسي
مع ائمة ابياتي با (فوق)
دار عادية وامايز

المؤلف
٥/٥٠
الطبعة

اهداءات ١٩٩٨
أ.د. السيد حسين جلال
استاذ التاريخ والوثائق

الصِّراعُ الدَّوْلِي

حَوْلِ اسْتِغْلَالِ قَنَاةِ السَّوَيْسِ
(١٨٦٩-١٨٨٢)



(الكتاب المأثور على جائزة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية)

تأليف
السيد حسين حليم

تقديم
(المهندس / مشهور احمد مشهور)
رئيس هيئة قناة السويس

١ . ط . الاولى

١٩٧٩

الهيئة المصرية العامة للكتاب
فريق الإسكندرية

”إهداء“

إلى شهداء مصر...

الذين جادوا بأرواحهم
على ضفتي قناة السويس
ففتحو الطريق إلى السلام

س. ح. ح.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

(تقديم)

إنه لما يبعث السعادة في نفسى والاعتزاز بأبنائى في هيئة
قناة السويس أن يقوم واحد منهم بدراسة شاملة لتاريخ
هذا المرفق الذى يتمى اليه وأن يكون عمله هذا إضافة
جديدة للعديد الذى كتب عن قناة السويس على مدى
تاريخها.

وإننى إذ أحيى هذا الجهد الرائع الذى شمل كافة الجوانب
السياسية والاقتصادية والإستراتيجية وألم بها وأفرغها في
عبارة موجزة دون إخلال، مستوفية لكافة القضايا دون
إملال.

فإننى أرجو أن يطلع على هذا العمل الجيد المواطنون في
الهيئة وخارجها ليزدادوا بها معرفة وليضيفوا إلى معلوماتهم
جديداً.

والله الموفق .

مهندس

مشهور أحمد مشهور

يوليو ١٩٧٩

الصِّراعُ الدَّوْلِيّ

حول استغلال قناة السويس
(١٨٦٩-١٨٨٢)



(الكتاب النازع على جائزة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية)

تأليف
السيد حسين حبله

تقديم
(المهندس / مشهور احمد مشهور)
رئيس هيئة قناة السويس

١ - ٢ الاولى
١٩٧٩

الهيئة المصرية العامة للكتاب
فروع الإسكندرية

”إهداء“

إلى شفاء مصر...

الذين جادوا بأرواحهم
على صفتي قناة السويس
ففتحوا الطريق إلى السلام

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

(تقديم)

إنه لما يبعث السعادة في نفسى والاعتزاز بأبنائى في هيئة
قناة السويس أن يقوم واحد منهم بدراسة شاملة لتاريخ
هذا المرفق الذى يتمى اليه وأن يكون عمله هذا إضافة
جديدة للعديد الذى كتب عن قناة السويس على مدى
تاريخها.

وإننى إذ أحيى هذا الجهد الرائع الذى شمل كافة الجوانب
السياسية والاقتصادية والإستراتيجية وألم بها وأفرغها في
عبارة موجزة دون إخلال، مستوفية لكافة القضايا دون
إملال.

فإننى أرجو أن يطلع على هذا العمل الجيد المواطنون في
الهيئة وخارجها ليزدادوا بها معرفة وليضيفوا إلى معلوماتهم
جديداً.

والله الموفق .

مهندس

مشهور أحمد مشهور

يوليو ١٩٧٩

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمة هذا البحث

أعلنت قناة السويس مصر طامعاً دولياً منذ حفرها ، وأدخلتها في حلبة الصراع الدولي من أجل استقلالها والسيطرة عليها . فهي وإن كانت قد أكميت مصر أهمية استراتيجية واقتصادية ، إلا أنها كانت في الوقت نفسه لمدة تقرب من قرن من الزمان نعمة في طيها لقمة على مستقبلها السياسي والاقتصادي .

افتتحت قناة السويس في أوج عصر الإمبريالية العالمية كراحد من أكبر المشاريع العالمية تلبية لاحتياجات مصر لنقل التجارة بين الشرق والغرب . وكانت بريطانيا هي القوة البحرية الرائدة آنذاك فلم تأل جهداً ، نتيجة لازدياد أهمية موقع مصر ، فدخلت في سباق عحرم مع فرنسا من أجل تفوق نفوذها في مصر . واتهم ساسة إنجلترا فرنسا بأنها تبني لإنشاء دودنيل مصرى ، أو جبل طارق مصرى تسيطر عليه فرنسا وتتحكم في طريق بحرى يؤدى إلى الهند وغيرها من ممتلكات بريطانيا فيما وراء البحار . وفي غمرة هذا التنافس الإنجليزي الفرنسي في الشرق تامت إنجلترا بثلاث هجمات استعمارية على مصر خلال القرن التاسع عشر .

فكانت الغزوة الأولى في مطلع هذا القرن (١٨٠١) إبان الحملة الفرنسية على مصر . والثانية (١٨٠٧) المعروفة بحملة فريزر ولكنها انسحبت من مصر في هاتين الحملتين . وظلت إنجلترا تتحين الفرصة للاقتضاء على مصر مرة ثالثة وخاصة بعد افتتاح قناة السويس للملاحة حتى تتمكن من وضع يدها على هذا الشريان المائى العالمى الموصل إلى مستعمراتها في الشرق . وازدادت هذه الرغبة وتأكدت بعد ثبوت أهمية قناة السويس لإنجلترا في المجالين الاقتصادي والعسكري على السواء .

وهكذا جاءت الهجمة الاستعمارية الثالثة عام ١٨٨٢ لتسكون أكثر خطراً وأرسخ قديماً فقد أهد الاستعمار البريطانى هدفه وتعلم من درس فشله في الغزوتين

السابقتين سياسياً وعسكرياً . ومكث الاستعمار البريطاني في مصر قرابة ثلاثة أرباع القرن .

ولم تكد مصر تسترد سيادتها وحقوقها على قناة السويس ١٩٥٦ من أجل أن تكون مصدر رخائها الاقتصادي ، ومظهراً من مظاهر سيادتها القومية على أراضيها ، حتى غاضت مصر ثلاثة حروب ضارية على مدى سبعة عشر عاماً فقط (١٩٥٦ ، ١٩٦٧ ، ١٩٧٣) ، دارت كلها حول قناة السويس .

ومكثاً أصبحت مصر بسبب قناة السويس منذ إنشائها ، موضع صراعات ومؤامرات في السياسة الدولية . ومن هنا كان اهتمامي بدراسة تاريخ قناة السويس منذ افتتاحها في إطار العلاقات والاطلاع الدولية ومدى تأثيرها وتأثيرها بالسياسة الدولية .

وتستغرق هذه الدراسة فترة زمنية متكاملة تبدأ بعام ١٨٦٩ وهو افتتاح القناة وتنتهي بعام ١٨٨٢ وهو عام الاحتلال البريطاني لمصر وقناة السويس .

وعلى الرغم من قصر هذه الفترة (١٣ عاماً) إلا أنها كانت خطرة وجاذبة بالأحداث ، فقد شغلت قنساءة السويس حيزاً كبيراً في العلاقات الدولية وفي تاريخ مصر القومي خلال هذه الفترة .

فقناة السويس تجري في أرض مصرية ، وكانت مصر أبان هذه الفترة خاضعة للسيادة العثمانية والدولة العثمانية آخذة في الانحيار والتفكك ، فهي وجعل أوروبا المريض ، ومن ثم تأتي صعوبة دراسة هذه الفترة إذ على العادرس أن يربط بين تلك العناصر الثلاثة : قناة السويس ومصر والدولة العثمانية في خطوط متوازية . كذلك يجد الباحث أن تاريخ القناة ليس فقط تاريخ سياسي وإنما

هناك جوانب عديدة نحث عليه تناولها بالدراسة والتحليل، مثل العلاقات الدولية والجوانب الاقتصادية والقانونية والفنية المتعلقة بقناة السويس. كل هذا يجب أن يهتمه الباحث في الاعتبار عند تناوله موضوعاً هاماً كقناة السويس.

وعلى الرغم من أن قناة السويس قد نالت حظاً وافراً من الدراسة في جامعات أوروبا وأمريكا وعلى يد جمهرة من المؤرخين والكتاب الغربيين من كافة الجوانب التي أشرت إليها، إلا أن معظم ما كتب حول ذلك إنما يمس في الغالب وجهة النظر الغربية، في الوقت الذي لم يظهر في مصر دراسات علمية عن قناة السويس اللهم إلا الدراسات الجادة العلمية التي قدمها الأستاذ الدكتور عبدالعزير الشناوي عن فترة إنشاء القناة، وإيجائاً أخرى منشورة عن اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨.

وما كانت كثرة المراجع الأوروبية الخاصة بقناة السويس لتحول دون تناول جديد في موضوع قناة السويس من وجهة نظر محايدة ومرتبطة بمصر، وفي إطار الأطماع الدولية التي تتصارع على مر السنين لاستغلالها لمصلحتها ضد افتتاحها للملاحة دون النظر لمصلحة البلد الأمين الذي يمر فيه هذا الشريان الملاحي ذو الأهمية العالمية.

وفي الحقيقة أن هذه الدراسة التي أقوم بها، إنما هي مدخل متواضع لدراسة تاريخ مصر من خلال قناة السويس، ومهما كان الجهد فإن دراسة الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس منذ افتتاحها وحتى وقتنا الحالي هي في الواقع في حاجة إلى لثيف من الباحثين المتخصصين في كافة العلوم المتصلة بمستقبل وماضى وحاضر قناة السويس السياسي والاقتصادي والاستراتيجي على السواء. ومهما قيل اليوم من بعض المفرضين في صحافة الغرب عن فقدان قناة السويس لأهميتها بعد اغلاقها هذه الفترة. فإن كتاباً أوروبيين منصفين قد تولوا الرد

الغلب على هذه الأدعاءات . فتشاة السويس سنظل مرفقاً مصرياً ذا أهمية عالمية
يخدم البشرية ويسهم في قضية السلام والرعاية العالمي .

ومن ثم اعتمدت في دراسي على كثير من الوثائق التي قامت كل من الحكومة
البريطانية بنشرها في مضابط البرلمان البريطاني ، وهي المراسلات الدبلوماسية
المتعلقة بقناة السويس وهي المعروفة باسم : « Parliamentary Papers »
كذلك الوثائق الفرنسية التي نشرتها وزارة الخارجية الفرنسية وهي المعروفة باسم :
« Documents Diplomatiques Français »

وقد تعرضت هذه الوثائق لمشكلة قناة السويس ، واقد استفدت كثيراً من
هذه الوثائق المنشورة للوصول إلى بعض الحقائق المتصلة بهذه الدراسة . كذلك
اعتمدت إلى حد كبير على أعداد جريدة شركة قناة السويس المعروفة باسم :
« Le Canal de Suez. Bulletin Décadaire de la Compagnie
Universelle du Canal Maritime de Suez ».

(واختصارها في هوامش البحث (B. D) .

فقد رجعت إلى جميع الأعداد المصادرة خلال فترة دراسي تقريباً بعناية
وتصفحتها بالكامل لاستقيد من كافة المعلومات التي نشرتها هذه الجرائد ، والتي
قاربت أعدادها الحساسة وكانت تنشر كل الأخبار المتعلقة بالقناة سواء كانت
سياسية أو اقتصادية أو مالية أو فنية . فهي في الحقيقة معين لا ينضب بالمعلومات
القيمة بالنسبة لدارسي تاريخ القناة ، إلا أنها تحتاج إلى حذر شديد عندما يتناول
الباحث منها المعلومات خاصة في الفترة السابقة على الاحتلال ، فقد كانت الجريدة
تعرض لوجهات النظر الفرنسية فقط وتدافع عن مصالح الشركة والمساهمين ، بل
كانت بمثابة منبر خطابه لهدى لسياسي ينشر فيها مقالاته وآراءه بالنسبة لعدد من
المشاكل التي واجهت الشركة ، وقد أوردت بعض المقتطفات والوثائق التي نشرتها

جزيدة قناة السويس في ملحق بالرسالة حتى يمكن للدارس أن يرجع إليها. كذلك استندت من الخطابات التي بعث بها دزيريل إلى صديقه : « لادى برادفورد » والمنشورة بالفرنسية باسم : « *Lettres Intimes* » والتي ألقت الضوء على اتجاهات دزيريل الاستعمارية وشغلته تجاه قناة السويس . فهو الذي وضع أساس الاحتلال الإنجليزي لمصر وقناة السويس . كما استندت من الأبحاث المنشورة باللغة العربية في مجلتي « كلية الآداب بجامعة القاهرة » و « جامعة الاسكندرية » ومجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية والمخاصة بتاريخ مصر الحديث .

ويواجه الباحث صعوبة عند دراسة المراجع الأوربية الشهيرة التي تناولت تاريخ القناة في هذه الفترة . فنجد على سبيل المثال كتابي شارل رو ، وفوازان بك ، وهما فرنسيان اعتمدا في دراستيهما على كتابات دى لسيس ، وكالما يمثلان وجهة النظر الفرنسية المتعصبة ، ولم يستفيدا من الوثائق الفرنسية (D.D.F.) لأن دراساتهم قد نشرت عام ١٩٠٢ بينما نشرت الوثائق الفرنسية اعتباراً من عام ١٩٣٠ . واتخذ كل من شارل رو ، وفوازان بك موقفاً معادياً من الحكومة البريطانية .

أما المراجع الانجليزية فهي تنحاز أيضاً إلى وجهة النظر البريطانية ، ومن هنا كان على الباحث توخى الحذر في الوصول إلى الحقيقة التاريخية . هذا وكان من الضروري الرجوع إلى عدد ضخم من المراجع لدراسة تاريخ مصر وتاريخ أوروبا والعلاقات الدولية عن فترة الدراسة حتى تكون النظرة لكل الأحداث متكاملة ويكون الحكم صادقا على كثر من الحوادث كذلك استندت من الرسائل الجامعية غير المنشورة ، وكذا الدراسات غير المنشورة التي تناولت هذه الفترة بالدراسة والبحث .

ومن ثم نبعث خاتمة البحث ومنهجاً من طليعة المادة العلمية التي استطعت أن

أجمعها خلال خمس سنوات عكفت فيها على دراسة هذه المراجع والمصادر حتى تَبَيَّنَتْ في نهاية الأمر خطة البحث ومنهج على صورة أقرب ما تكون إلى نظري ، إلى ما يجب أن يكون عليه هذا البحث . وعلى ذلك قسمت البحث إلى الأبواب التالية :

في الباب الأول تناولت بالدراسة الاهمية السياسية والاقتصادية والاستراتيجية لقناة السويس خلال السنوات الأولى التالية لافتتاحها ، وفي الباب الثاني تناولت دراسة مسألة بيع قناة السويس والصراع بين الشركاء الملاحية وشركة قناة السويس بسبب مشكلة رسوم المرور . وفي دراسة تحليلية للالتزامات المالية والسياسية التي واجهت شركة قناة السويس عند بداية استقلال القناة ، وهي أول دراسة لهذه الجوانب من القناة أقرض لها ولم يسبقني لهذا أي من تناولوا تاريخ قناة السويس . ولست أزعم أنني استطعت أن أفى هذا الموضوع حقه من البحث . ولكن يكفي أننى طرقت الباب وبدأت الطريق إلى مزيد من البحث والدراسة لجوانب عامة في قناة السويس . وفي الباب الثالث ألقيت الضوء على مأساة مصر عندما فقدت أسهنا في قناة السويس عام ١٨٧٥ ، وأيضاً حصتها (١٥ ٪) من صافي الأرباح السنوية في شركة قناة السويس لصالح فرنسا عام ١٨٨٠ . وبذلك خسرت مصر مورداً هائلاً دسماً لقناة تجرى في أرضها بعد أن ضمت بآلاف الأرواح في نظام السخرة لحفرها حتى تتحقق المشروع ، كما دفعت مصر وحدها أكثر من نصف أن لم يكن للثني رأس المال الذي قدر له في البداية ٢٠٠ مليون فرنك وزاد رسمياً إلى ٤٣٢ مليون فرنك في عام ١٨٦٩ ، تحملت مصر وحدها ما يقرب من ٣٥٠ مليون فرنك .

وتناولته في الباب الرابع كيف تمتد إنجلترا لاحتلال قناة السويس، بدفع الأمور داخل مصر إلى الأزم . وأخذت تجبر نفسها عسكرياً باحتلال جزيرة قبرص عام ١٨٧٨ . لتكون قريبة من قناة السويس . وكان قائده هذه الجزيرة « جارت ولسلي » هو نفسه قائد الحملة على مصر ١٨٨٢ . وبعد احتلال قبرص تأكد في خطابات دزويل في مطلع عام ١٨٧٩ - تفكيره الجدي في إرسال حملة عسكرية لغزو مصر، وذلك بعد أن بدأت طلائع الثورة تهب في مصر على الفساد والتدخل الأجنبي : وتأكد ذلك في رسائل سولسبي (وزير خارجية إنجلترا) عندما تحدث عن استخدام القوة ضد مصر كحل لاختناق الحركة الوطنية ووافقت إنجلترا على ذهاب فرنسا لتونس (١٨٨١) لارضائها ، ثم اتجهت إنجلترا إلى الفور وشكلت لجنة خاصة بوضع خطة احتلال مصر وقناة السويس .

واخذت مؤتمر الاستانة (١٨٨٢) ستاراً لتحقيق أهدافها . ونجحت الدبلوماسية البريطانية في هذا المؤتمر نجاحاً عظيماً . فبقي الرغم من أن هدف أعضاء المؤتمر هو الحيولة دون وقوع قناة السويس في يد دولة دون الأخرى ، إلا أن الدبلوماسية البريطانية نجحت في تحقيق أهدافها بإدراك المؤتمر بتقديم المشاريع العديدة . وساعدت الظروف إنجلترا بانسحاب فرنسا من الميدان بحض اختيارها ، ورفض إيطاليا مشاركة إنجلترا في احتلال قناة السويس خوفاً من عداها فرنسا لها .

وهكذا نجحت الدبلوماسية البريطانية في تحقيق هدفها في مؤتمر الاستانة لتتيح الفرصة للجانب العسكري لتنفيذ المخطط الحربي السابق وضعه منذ سنوات لتضع يدها على قناة السويس وكان لها ما أرادت . كما ألتقت الضوء على حقيقة موقف كل من ديم لسبس وهراف من واقع الوثائق والمصادر الأصلية .

وهكذا خرجت مصر صخر الهدين من هذا المشروح الضخم والذي كان سبباً
في احتلال إنجلترا مصر .

وأخيراً فقد بقيت كلمة أود أن أضيفها إلى هذا كله ، بل وقبل هذا كله :
وهي أنني سأظل أبداً مديناً لـ استاذي الدكتور حسن صبحي بفضل مساعده
العلمية القيمة لي في هذه الرسالة . فقد كان يعلمه التقرير ودقته العلمية ملاذاً لي إذا
اختلفت على الطريق وتعمق البحث .

كما أقدم بحالص الشكر الاستاذ الدكتور عبد العزيز الفتاوى الذي شارك
في مناقشة هذا البحث . فقدم نصائحه العلمية بتواضع للعالم وحنو الآب .
كما أشكر الجمعية المصرية للدراسات التاريخية التي شرفني بمنح هذا البحث
جائزة المرحوم الأستاذ محمد شفيق غربال في التاريخ الحديث عن عام ١٩٧٥ .
وهي جائزة مالية تقدمها الجمعية لأحسن رسالة ماجستير في التاريخ الحديث تقدم
لجامعات جمهورية مصر العربية .

وبالله التوفيق ؟

بورفؤاد في مارس ١٩٧٩

المؤلف

السيد حسين جلال

البَابُ الْأَوَّلُ

السَّنة فِي سَنَوَاتِهَا الْأُولَى

(١٨٦٩ - ١٨٧٣)

الفصل الأول

افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية

- رحلة اسماعيل لأوروبا في صيف عام ١٨٦٩ .
- توتر العلاقات المصرية التركية بسبب هذه الرحلة .
- موقف دول أوروبا من الأزمة المصرية التركية .
- حفلات الافتتاح .
- المؤتمر الاقتصادي الدول المتخذ بالقاهرة إبان حفلات الافتتاح .
- أعداد افتتاح قناة السويس .

شهد القرن التاسع عشر ، وقبل ذلك وحتى صدور عقد الامتياز الأول ١٨٥٤ ، تنافساً دولياً حول طريق المواصلات البرى عبر مصر . ثم تطور هذا التنافس إلى صراع بين فرنسا وانجلترا حول مشروع قناة السويس (١) . وظل هذا الصراع يأخذ أشكالا وجورا متعددة ، وازداد هذا الصراع بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية . وصاحب افتتاح القناة تطورات اقتصادية وأخرى سياسية .

فتجد الحديوى اسماعيل يرى في افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية فرصة مناسبة لإعلان استقلاله بحكم مصر والتخلص من التبعية الباب العالي ، وترتب على ذلك اشتداد الأزمة بين الحديوى والسلطان فهدد الأخير بخلع اسماعيل وهذا بدوره لم يذعن وتطور الأمر بينهما مهددا بنشوب صراع مسلح . كذلك خضعت الدول الأوروبية من نتائج هذا الصدام ففى لم تكن مستعدة لقيام مثل تلك الاضطرابات في منطقة الشرق الأوسط التى ستهدد التوازن الدولى وتعرضه للخطر ، خصوصاً وأن الدولة العثمانية تربص بها الدول ، وكذلك الحال بالنسبة لمصر التى ازدادت أهميتها بعد افتتاح قناة السويس فأصبحت معلماً لانجلترا وبجبالا للنفوذ الغربى .

وكانت الرغبة آنذاك بين كثير من الدول الأوروبية تميل إلى الحفاظ على حيادية القناة بعيداً عن التيارات السياسية للارتفاع من هذا الممر الملاعى العالمى الجديد الذى يربط الشرق بالغرب .

وبافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت المسألة المصرية في تاريخها الحديث من صنع قناة السويس .

(١) عبد الحفيظ محمد الشناوى ، قناة السويس والتجارة السيلية التى أحاطت بإنشائها ١٨٠٠ - القاهرة ١٩٧١ - معهد البحوث والدراسات العربية ص ٢١ .

كانت أوروبا إبان افتتاح قناة السويس تمر بفترة توسع صنائى سريع وكانت قناة السويس إحدى نتائجه . ففى إحدى المشروعات الهندسية الكبرى التى حفل بها القرن التاسع عشر والتى تتطلبها العصر بشدة ، والتى لبثت احتياجات حركة الاصلاح الصناعى التى كانت على أشدها فى أوروبا حينئذ . فالمصانع كما يذكرها البزج ، كانت تتكاثر كالفلجريات ، Mushrooms ، وازداد إنتاج الفحم والصلب زيادة عظيمة ومدت خطوط السكك الحديدية بكثرة ، وازدادت أحجام وسرعة مايرتد المحيط . كما ازدادت كثافة السكان . كل ذلك أدى إلى المعى الحديث للبحث المصوم عن مصادر جديدة للمواد الخام ولاسواق جديدة . تمتص النامض فى البضائع المصنعة التى أخذت تتدفق من المصانع الانجليزية والالمانية والفرنسية وهذه التغيرات تطلبت سرعة فى النقل البحرى فجاءت قناة السويس لتلبى تلك الاحتياجات المختلفة .

وهكذا وفى سنوات قليلة من افتتاح قناة السويس نشطت الحركة الاستثمارية فى أفريقيا وآسيا . فى نفس الوقت كانت تجرى هناك فى الشرق الأقصى تغيرات هامة ، فالإسبان كانت على وشك الأخذ بالتمهنة على الخط الأوروبى ، والمعين تصبح الأرض التى تترى الدول على اجتلال نقاط على سواحلها البحث عن امتيازات السكك الحديدية والمناسجم والموانئ ، واستراليا ونيوزيلندا كانتا آخذتين فى الازدهار كدول صناعية هامة . وهكذا فإن الشريان العظيم الجديد لأوصل الشرق سيلعب دوره فى تلبية احتياجات هذا التوسع الضخم للتجارة والصناعة (١) .

(1) Hallberg, Charles, The Suez Canal, London: 1930, pp. 216 - 217.

وفي هذا المجال كان فوجي Vogue سفير فرنسا بالآستانة يرى أن مركز القاهرة بالنسبة للشرق يميل إلى الانتقال من شواطئ البسفور ، وهو طريق ضيق لتجارة محلية ، إلى ضفاف قناة السويس وهو طريق المستقبل للتجارة الدولية وأن تطور عصر السيامي ليتبع هذا التطور الاقتصادي (١) .

هذه هي قناة السويس التي نحن بصدد الحديث عن افتتاحها للبلاحة العالمية وتلك هي أميتها لتجارة العالمية .

كان افتتاح قناة السويس الملاحة العالمية فرصة مناسبة للخديوي اسماعيل الذي رأى أن يستغل هذا الحدث العالمي الهام بالنسبة لمصر والعالم ويمثل استقلاله . وطد اسماعيل الحرم على ممارسة حقوق السيادة بأن يضع الباب العالي أمام الأمر الواقع (Fait accompli) ويواجهه باستقلال مصر ، الذي لم يكن معترفاً به صراحة . فقد كان الخديوي اسماعيل يعتبر قرمانى ١٨٦٦ ، ١٨٦٧ مرحلة نحو الاستقلال التام (٢) .

فانخر الخديوي اسماعيل الاسكندرية في ١٧ مايو ١٨٦٩ (٣) في رحلة إلى أوروبا

(١) فوجي إلى الخارجية الفرنسية ١٨ يونيو ١٨٧٢ نقله عن: جورج جندي وجاك تاجر - اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية ص ٤٣ .

(2) Sammarco Angelo, Histoire de L'Egypte Moderne, Tom II p. 168.

(٣) كانت هناك رحلة مائة لرحلة اسماعيل لأوروبا - فقد سافر في ١٨٦٧/٥/١٠ وزاد خلالها فرنسا وإنجلترا وتركيا وكانت بمناسبة حضور العرض الدولي ببساريس طم ١٨٦٧ .

وبالنسبة لرحلة اسماعيل إلى أوروبا طم ١٨٦٩ وتدهور العلاقات المصرية التركية بسببها فإن الوثائق الدبلوماسية بخصوص هذه الرحلة كثيرة منها وثائق فرنسية وبريطانية

مصر عليها معه نوبار على يخته المحروسة تتقدمه ثلاث سفن حربية وتتبعه ثلاث ،
أخرى وكان يفتي زيارة عراصم أوروبا بالهجرة ملوكها الحضور حفلات الافتتاح وأبان
هذه الزيارات كان الخديوي ينتهز الفرصة ويسعى إلى إعلان حياد قناة السويس
واقناع الدول بذلك ، كما كان يحاول فتح المناقشات بخصوص الإصلاح القضائي
في مصر . وفي ذلك أعلنت صحافة أوروبا أن الخديوي قد توجه لأوروبا ليس
فقط لهجرة ملوكها الحضور حفلات افتتاح قناة السويس وإنما لمناقشة ودراية
موضوع للحاكم المختلطة وحياد قناة السويس (١) .

اعتقد اسماعيل أن افتتاح قناة السويس الملاحة العالمية سيعطى لمصر مركزاً
جديداً في أعين الدول الأوروبية فرأى استغلال هذا الحدث لإخفاء الشهرة والمركز
لإسمه وحكمه وتوطيد مركزه ، وعزم على أن يبهز العالم ببرنامج حفلات افتتاح
القناة وأن يتفق على هذه الاحتفالات بسخاء مهما كلفه الأمر ورأى أن يحصل
على تأييد زعماء أوروبا فيما يتعلق بضرورة فصل مصر عن الامبراطورية العثمانية
ولاسيما وقد اكتسبت مصر أهمية جديدة بافتتاح قناة السويس (٢) .

اتجه اسماعيل لجزيرة كورفو Corfu وكان بها الملك جورج ملك اليونان

= ونماوية .. الخ وراجع هامش كتاب ساماركو :

Ibid. p. 170.

(1) Douin, G. Histoire du Regne du Khédive Ismail. Tom.
II. Le Caire, 1937. p. 319, Cf. Zanani, Le Khédive Ismail
et L'Egypte. alex., 1923. p 79

وأنظر أيضا :

Sammarco, Op. Cit. p. 170,

(2) Lord Kinross, Between two seas p. 236.

وراجع أيضا : أحمد عبد الرحمن مصطفى - علاقات مصر تركيا ١٩١٦

صدقة (١) وكانت علاقة ملك اليونان سيئة مع الباب العالي بسبب مشكلة جزيرة كريت . قدم اسماعيل مائة ألف فرنك مساعدة للمهاجرين الكريتيين رغبة منه في تخفيف ، ويلائمهم ، هذا في الوقت الذي كانت فيه خزانة مصر أحوج ما تكون لكل ملهم يصرفه اسماعيل .

ثم توجه اسماعيل بعد ذلك الى الهندية ومنها الى فلورنسا حيث أسرع الملك فيكتور عمانويل الثاني — صديقه الحميم — من مقره في تورينو الى مقابلته وأنزله في القصر الفخيم حيث أقام أسبوعا عموما فيها كأمير ذي سيادة دون اكترات بسيادة تركيا على مصر . وقد اعتذر للملك عمانويل الثاني عن حضور حفلات الافتتاح وأخبره أنه سيرسل ابنه (دوق دى اوسته) : Duc d' aoste نيابة عنه . ثم اتجه اسماعيل الى فيينا حيث قبول بترحاب وأشادت الصحافة النمساوية بزيارته وهدفا . فرددت كثير من الصحف النمساوية بأن الهدف من الزيارة لس فقط دعوه ملوك ورؤساء أوروبا للاشتراك في حفلات افتتاح قناة السويس وإعلان حيدتها ، بل ان اسماعيل يرغب في استقلال مصر عن تركيا . الا أن دى بويسيه المستشار الامبراطوري « Comte De Beust » أكد لسنه فرسانا أن اسماعيل وكذلك وزيره نوبار لم يبحثا الامور السياسية وإنما نعدنا فقط عن العلاقات بين مصر والنمسا . ثم غادر اسماعيل فيينا الى برلين حيث استقبله البلاط البروسي بترحاب كملك ، رغم أن هذا العمل كان يزيده الموقف حساسية بالنسبة لدوله العثمانية . وهناك حصل اسماعيل على وعد بتأييد الاصلاح القضائي . وأكد بسمارك للسفير

(١) احمد مبد الرحيم مصطفى — علاقات مصر بتركيا — تولا عن غبطة رقم ٤٠٠٠

تركي ملخص الوثيقة رقم ٢٣٦ الصادرة في ٢٤ صفر ١٢٨٦ .

الفرنسي Benedetti بأنهم لم يقدّموا مع اسماعيل أو وزيره نوبار أى اتفاقات ولكنه تناقش معه بشكل عام في مسألة الإصلاح القضائي وقناة السويس (١) .

وفي باريس استقبل اسماعيل إستقبالا حارا، وأقام بقصر الاليزيه L'Elysée واستقبله الامبراطور والامبراطورة في قصر التويلريه في ١٥ يونيه حيث أقيمت له في المساء مأدبة عشاء تكريما له (٢) .

ثم سافر اسماعيل لانهلترافى ٢٢ يونيو وهناك استقبل بحفاوة وترحاب وأنزل قصر بكنجهام ، وكان لقرب افتتاح قناة السويس اثر كبير في ازدياد اهتمام انجلترا بمصر ووالها ، ولهذا كان الامر يختلف في هذه الرحلة عن سابقتها ، فرحلته السابقة لانجلترا عام ١٨٦٧ قد رتبّت زمينا ليتقابل مع السلطان هناك ، فجميعه الأشخاص آنذاك من رحلة الخديوى ، ولكن في زيارة الخديوى هذه المرة تجد جريدة التايمز (The Times) في عددها الصادر بتاريخ ٢٣ يونيو ١٨٦٩ تنشر مقالا رئيسا تشيد فيه بموقف اسماعيل للشرف وكرم ضيافته لأمير ويلز (Wales) عند زيارته الأخيرة لمصر. وهاجمت الصحيفة سياسة الحكومة للبيئة بالحذر عمادة الباب العالي وفي اليوم التالي - ٢٤ يونيو - نشرت جريدة: Pall Mall Gazette مقالا بعنوان: كيف لأنكرمه ؟ How not to Honour Him وذكرت الصحيفة أن اسماعيل أنزل بقصر بكنجهام Buckingham ، ولم يدخل

(1) Sammarco, Op. Cit. pp. 171 - 172.

وأنظر أيضا : احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١١٦ - ١١٨ .

(2) Sammarco, Op. Cit. p. 172, Loliée, Frédéric, vic D'une Impératrice Paris, 1918. p. 218.

وأنظر أيضا . مصطفى الحفاوى : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - الجزء الأول

القاهرة ١٩٥٢ ص ٣٧٣ .

الخديوي من الباب الرئيسي للقصر واتما من باب جانبي ، وأضافت بأن العرف
الدبلوماسي حال دون الخديوي والنوم على السرير المخصص للسلطان (١) .

كذلك استقبل الخديوي رئيس شركة P & O (٢) الانجليزية الذي شكر
لإسماعيل جهوده والخدمات التي قام بها من أجل تسهيل خدمته البريد فيما بين
انجلترا والشرق ، كذلك شكره للخدمات التي قدمت لتحسين وتطوير السكك
الحديدية المصرية والتي جعلت المواصلات فيما بين الاسكندرية والسويس سريعة
ومريحة . ورد عليه الخديوي بأنه يبذل قصارى جهده لتحسين المواصلات بين
أوروبا وآسيا .

وقادر إسماعيل لندن الى بروكسل في أول يوليو ١٨٦٩ ومنها الى فرنسا
مرة أخرى للعلاج . وكان الخديوي قد عزم على زيارة روسيا والذهاب إلى
بطرسبرج لأن القيصر كان قد دعاه للفرم ولكنه عدل عن ذلك ، وهناك أرسل
إليه الباب العالي بدعوه للمرور بالإستانة في طريق عودته إلى مصر لكي يقدم
الايضاحات المطلوبة حول تصرفاته في أوروبا ولكنه رفض وأسرع بالعودة إلى
مصر عندما علم بأن الباب العالي إستدعى أخاه الأمير مصطفى قاضل من أوروبا
وعينه وزيراً للداخلية العثمانية ، فسافر إسماعيل من طولون يوم ٢٣ يوليو إلى
الاسكندرية (٣) .

(1) Lord Kinross, Between two seas, the creation of the
Suez Canal, London. 1968, p. 237.

(٢) شركة Peninsular and Oriental Company وكان اسمها حين تأسست
سنة ١٨٣٧ شركة Peninsular Com. ولما أنشئ الخط الملاحي الجديد سنة ١٨٤٠ من
ميناء السويس الى الهند والشرق الأقصى اتخذت اسم P & O ولجميع الفصول الثاني .
(٣) الهاس الأيوبي : عصر إسماعيل - الجزء الأول - ص ٤١٤ :

ومن المبرر أن نعتبر أن رحلة اسماعيل هذه والهدف منها قد أثمر ، وعلى أية حال فإن اسماعيل بالإضافة إلى الدعوات التي وجهها إلى مضيفيه في أوروبا قد وجه الدعوات إلى غريم من الملوك ورؤساء الدول وفيما يتعلق بالسويد والنرويج فقد اعتذر ملكاها عن عدم الحضور حتى لا يضايقا الباب العالي .

أما روسيا فقد مثلها سنيرها في الإسطانة الجنرال أجناثيف . أما رئيس جمهورية الولايات المتحدة الأمريكية الجنرال جرات GRANT فلم يستطع قبول الدعوة شخصيا أو أن يوفد مندوباً عنه لأن الكونغرس لم يكن في دورة الإعتقاد وإن ينعقد قبل شهر ديسمبر . ولم يدع اسماعيل سلطان مراكش وشاه فارس وباهي تونس بسبب عدم توفر أماكن الإقامة اللازمة لهم . وبالنسبة للملك بالقريا وفور تينج Württemberg وساكسوني فقد تمناش اسماعيل دعوتهم حتى لا يشهد مشكلات لأن هذه الدعوة كانت تتطلب موافقة بروسيا ضمنياً (١) .

وقد عاد اسماعيل من رحلته الى الاسكندرية في ٢٨ يوليو ١٨٦٩ ، (٢) .

أثارت رحلة الخديوي اسماعيل لأوروبا لدعوة ملوكها ورؤسائها لحضور حفلات افتتاح قناة السويس — استياء الباب العالي فالخديوي لم يكثر بالسلطان ولم يقيم بتوضيح دوافع تلك الرحلة . وقد قيل أن اسماعيل كان قد أعد عدته ليعلن تحديه لتركيا أثناء الاحتفال بافتتاح قناة السويس . وأنه تفاهم مع الملك فكتور هانريل الثاني لتأييده في إعلان استقلاله بمصر . وأن " تركيا إذا ما اندخعت عند إعلان

(1) Lord Kinross, Op. Cit., p. 236.

وأنظر أيضا :

Sammarco, Op. Cit., p. 192.

(٢) احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١٢٥ .

استقلال مصر فان جيشه وبيدمنت ، وأسطولها سيما جمان ومضى البلدان الممانيّة
الثانية (١) .

وتدل الفترة فيما بين عامي ١٨٦٩ - ١٨٧٠ على أن الخديوي كان صادق
العزم على اعلان استقلاله بمصر (٢) . لهذا اغتصت بهخاوف تركيا فنجد طالي باشا
يؤكد لاسره هنري اليوت - سفيرا انجلترا بالاستانه - عن عزم اسماعيل اعلان
استقلاله عن تركيا وقيامه بالتباحث في مسألة اتفاقية دولية خاصة بقتاة السويس .
وأيدوه هنري اليوت ، ومشته من اهتمام السلطان بذلك المقالات التي كتبتها الجرائد .
ولكن طالي باشا أكد له أن هذه المعلومات من مصادر أخرى غير الصحف .
وأن رغبة الخديوي في اعلان استقلاله أصبحت واضحة ولا يمكن اغفالها (٣) .

إزاء تلك الأحداث حاولت دول أوروبا تهدئة الموقف المضطرب بين السلطان
والخديوي تعادياً للشاكل المترتبة على الصدام المسلح بين الطرفين . فلاحظ أن
أوروبا لم تشجع الخديوي تماماً على اتجاهاه نحو اعلان الاستقلال . كما حملت على
تهذية الموقف بين السلطان والخديوي ، وربما دفع ذلك اسماعيل الى تصديق
اتجاهاه نحو اعلان ذلك الاستقلال بحكم مصر . (٤) .

في فرنسا أخبر وزير خارجيتها «دي لا فاليت» Le marquis de La Valette

(١) كرايتيه ، بيير : اسماعيل المفتى عليه ، ترجمة فؤاد صروف ، القاهرة -
دار الفكر الحديث ١٩٣٣ - ص ١٩١ ، وراجع أيضا : محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان
في القرن ١٩ ، القاهرة ، دار المعارف ١٩٦٣ - ص ١٠٣ . ويذكر أن التصود يمتن
البلدان البشانية الثانية هي : تونس أو طرابلس النزيه .

(٢) محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١١٠ .

(3) Sammarco, Angelo, Op. Cit pp 175 - 6.

(4) Ibid, p. 176.

الخدوي صراحة بأن زيارته لباريس (في الفترة من ١٣ - ٢٢ يونيو ١٨٦٩) بأن فرنسا سوف تنظر باستياء إلى أي نزاع يقع بين تركيا ومصر ، وأن تلك الخلافات إذا استمرت من شأنها إلحاق الضرر بالخدوي وأمرته ففرنسا يسوؤها تشوب أي نزاع بين الخدوي والباب العالي وأن خير ما تنصح به حكومة فرنسا هو احتفاظ الخديوي بما لديه من سلطات فعلية ومزايا لا يستهان بها في نطاق بلاده الأمر الذي لا يكلفه إلا إظهار الاحترام والوقار لصاحب السيادة الشرعية عليه وهو السلطان العثماني (١) .

نخشيت فرنسا أن يصل الأمر إلى صدام مسلح — بين السلطان والخدوي — يعرض التوازن الدولي في أوروبا والشرق الأوسط لأخطار جسيمة خاصة وأنها وقعت بكامل ثقلها وراء مشروع القناة حتى أصبح حقيقة ، وأصبحت القناة مشروعا ومحملا فرنسياً ، وهندك سينأثر بلا شك ، نتيجة الصدام المسلح بينهما لذلك قررت الامبراطورة « أوجيني » القيام بزيارة الاستانة وهي في طريقها لأمير لحضور حفلات الافتتاح . وفي هذا دلالة على تقرير حق السيادة العثمانية على ولايتها وتقديم تركيا على مصر ، وهو تهديده السلطان في نفس الوقت . وكان هذا الخبر مصدر بهجة وعرفان بالجميل في القسطنطينية .

وصلت الامبراطورة الى الإستانة في ١٣ أكتوبر ١٨٦٩ (٢) ، وأمرت في حديثها مع حالي باشا أن تفس مسألة أزمة العلاقات المصرية التركية . وأبدت له استيائها لأن الأزمة لم تسو قبل وصولها للإستانة .

(1) Ibid.

• وراجع أيضاً - محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ٩٩ - ١٠٣ .

(2) Lelié, Frederic, op. cit. pp. 219 - 0

وتحدث مع السلطان حديثاً. وديا وبحضور الوزراء ، وقيل أنه أكد لها بأن المشكلة المصرية انتهت . وكانت الامبراطورة قد أوضحت لعالى باشا بأن الدعوة التي وجهها اسماعيل الى اللوك ، هي سبب سوء العلاقات بين السلطان والحديوى . وذكرت أن اسماعيل لم يدعها من تلقاء نفسه بل تمسحيا مع الرغبة التي أبدتها له بعد أن رأت نموذجاً للقناة السويس في معرض باريس الدولي عام ١٨٦٧ والذي حضره الحديوى بنفسه بدعوة من فرنسا . وأضافت الامبراطورة بأنها سألت الوالى بعد أن دعاها عما اذا كان قد دعا السلطان، فكان رده مليئاً بالاحترام وقال : « انه في الحقيقة يعتبر السلطان صاحب الدار » ، « Maitre de la Maison »، ذلك أن افتتاح قناة السويس سيجرى في أملاك السلطان . وأنه من الواضح عندئذ معاملة السلطان كضيف . وعلى ذلك لم يفكر في دعوته (١) . وقد اعترض عالى باشا على ذلك بأن الوالى لم يتم اطلاقا بأن محضر سيده أى « صاحب الدار » ، بأن حفلا عظيما سيقام في املاكه ، ولم يرد على الأسئلة التي وجهها اليه الباب العالي بهذا الخصوص . وقد أقيمت للامبراطورة حفلات فخمة بهدف التأثير على الراى العام الفرنسى واستعادة ثقته في الأسواق المالية في باريس بتركيا .

وعندما أحس اعداء اسماعيل بهذا التحول حاولوا دفع السلطان الى مصاحبه الامبراطورة بسفنه المدرعة الى الاسكندرية وانتهاز الفرصة لاحتلال المدينة. ولكن السلطان عبد العزيز رفض ذلك ، اذ رأى أنه من المستحيل أن يسير الى

(1) Douin; G., Op. Cit., pp. 416 - 417.

وواجع : احمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا في عهد اسماعيل - دار

المايوف ١٩٦٧ - ص ١٣٨ - ١٣٩ .

مصر بصفتها خيفاً ثم يقوم بمطع الزاى فى حضور ملوك ووزراء الدول (١) .
وهكذا غادرت الامبراطورة د اوجيى ، الاستانة فى طريقها لاسكندريه
فوصلتها فى ٢٢ أكتوبر ١٨٦٩ وعندما وصلت الى مصر صرحت لاسماعيل بأن
سكوتة العنيد فى هذه الظروف من الاسباب التى جرحت السلطان وأن عليه أن
يلين ويهادنه (٢) .

وعندما زار اسماعيل لندن فى الفترة من يونيه — أول يوليو ١٨٦٩ —
تلقى نصائح عائلة . فقد أخبره السورد ، كلارندون ، Clarendon وزير
خارجية انجلترا بأنه سيخسر كثيراً ولا يكسب شيئاً من جراء عدائه الباب
العالى . ذلك لأن تخلص مصر من السيادة العثمانية سيوقعها حتماً — تحت السيادة
الفرنسية مما يسبب للحدويى متاعب جمة (٣) .

وقد أورد كلارندون فى تقريره عن حديثه مع الحدويى اقتناع الأخير
بضرورة ابقاء العلاقات القائمة فعلاً مع الباب العالى . وأن كل ما يريده اسماعيل
هو أن يمتنع السلطان عن التدخل فى شئون مصر الداخلية . كذلك لم يضب عن
اسماعيل أن « النصح » الذى تقدم به اليه كل من « دى لافالوت » و« كلارندون »

(1) Kinross, between two seas, Lond. 1968. pp. 241 - 2.

وراجع أيضاً احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر وتركيا من ١٣٩ - ١٤٠ .

(2) Douin, G. Op. Cit., p. 444. Cf; Kinross, Op. Cit., p. 241.

وراجع أيضاً : الياس الأيوبي - عصر اسماعيل - ١ من ٤١٨ .

(3) Sammarco, Op. Cit., p. 176 .

وراجع كل من : محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان من ١٠٠ - ١٠١ ، احمد

عبد الرحيم - مصر وتركيا من ١٢١ .

إنما كان تهديدا من جانب إنجلترا وفرنسا بتمرير الحديويہ نفسها للخطر إذا حاول الحديوي الاستقلال بحكم مصر . كما كان واضحا أيضا أن لندن وباريس معارضة الباب العالي إذا أراد إلغاء نظام الوراثة الصليبة أو خلع الحديوي نفسه . ولا شك أن موقف إنجلترا ذلك إنما كان يمثل مصلحتها الخاصة التي كانت تهدف إلى المحافظة على الأوضاع القائمة (١) . وذلك تطبيقا لمبدأ المحافظة على كيان الامبراطورية العثمانية وحقوق التبعية للسلطان الذي سارت عليه بريطانيا في تلك الفترة . واستند سعد هجري اليوت ، - سفيد إنجلترا بالاستانه - للوجه إلى مصر مثلا لانجلترا تقابل السلطان في توقيف وصرح له السلطان بأنه لا ينوي خلع اسماعيل أو سحب أي امتياز منه . وهوى عناد اسماعيل في رفض طلباته إلى اعتقاده (أي اسماعيل) بأنه يستطيع الاعتدال على فرنسا . واتجه د اليوت ، إلى مصر لحضور حفلات الافتتاح بعد تأكده من أن الحكومة التركية مستعدة إلى اجراءات قهرية فيالو حاول الوالي أن يتحدى على حقوق السلطان . ولقت هجري اليوت نظر اسماعيل إلى ضرورة التفاهم مع الباب العالي . كما جرى بين السفير البريطاني وبين الامبراطور دفرانسوا يوزيف ، امبراطور النمسا والكونيت دى بيسك ، والقنصل الفرنسي محادثات كانت مطابقة للسياسة العامة للدولة إزاء الأزمة المصرية التركية . وكانت كل هذه المحادثات تهدف إلى إبقاء الأمور على ما هي عليه ، ووضع حد للأزمة قبل افتتاح قناة السويس (٢) .

هذا وكان الحديوي قد اعتمد في موقفه الصلب على الحكومة الإيطالية

(١) محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١٠١ .

(2) Donin, Op. Cit., pp. 422, 423, 430.

واحد جبه الرحيم - تركيا ومصر ص ١٤٠ - ١٤١ .

المساند لمصر والتي رفضت ادعاءات الباب العالي في التدخل في شئون مصر الإدارية والمالية . فتحدث رئيس وزراء إيطاليا صراحة عن استقلال مصر الذاتي وهو أمر معترف به من جانب أوروبا . ففي النصف الثاني من شهر سبتمبر زار الأسطول الإيطالي المياه المصرية وقائد البرنس داوستا قائد الأسطول الأمير توفيق ولي العهد ، الوشاح الأكبر لتاج إيطاليا . وكان هذا العمل في مثل تلك الظروف يتعدى حدود الجملات الخاصة (١) .

وبالنسبة لموقف النمسا ، فقد قلقت حكومتها من موقف الباب العالي وخشيت أن تكون هذه الأحداث مقدمة لخطط واسعة النطاق من جانب رجال الباب العالي إزاء مصر ، الأمر الذي قد يثير اضطراباً على أبواب امبراطوريتها المنككة والتي بدأت شعوبها تتطلع إلى الروح القومية وتميل للثورات الانفصالية (٢)

هذا فيما يتعلق بموقف أوروبا إزاء اسماعيل والباب العالي ، أما فيما يتعلق بموقف الباب العالي فنجد أن عالي ياشأ قد شجع جرائده المعبره عن رأيه كصحيفة « تركيا » و « اليقائن هيرالده » بمهاجمة اسماعيل . وقام « بورديانو » Bordenau رئيس تحرير صحيفة « تركيا » بنشر بحث عن مركز مصر القانوني جهر فيه أخطاء اسماعيل وطالب بالحاح معاقبته عليها بالعزل من منصبه وإرجاع مصر ولايه عثمانيه كباقي الولايات طبة للفرمانات .

ورد اسماعيل على تلك الهجمات بشده وكلف هو أيضاً الجرائد وكتابها من أنصاره بتأييده وتقنيده مزاعم الباب العالي وبيان سخافته حججها . فكثرت بين

(1) Sammarco, Op. Cit , p. 180.

(2) Ibid.

الناس نشرات وكتب تؤيد اسماعيل وأخرى تؤيد تركيا (١) .

وتختلفت عدة عوامل تؤكد للباب العالي رغبة اسماعيل في الانفصال عن السيادة التركية متمثلة في تجاهل اسماعيل للباب العالي وعدم دعوته لحضور حفلات ، وعدم رده على استفسارات السلطان عن هذا الموضوع ، في الوقت الذي أخذ فيه اسماعيل يرسل الدعوات الى أوروبا . ومن ثم سرت اشاعات قوية بأن الأسطول العثماني سيتوجه الى مصر لوضع حد لهذا الطموح غير المشروع وفي هذا الجو للمشغول بالتوتر وصلت رسالة الصدر الأعظم الى الخديوى في أوائل أغسطس يطالبه بتقديم إصاحات عاجلة ، وإلا اعتبرت الدولة العثمانية تصرفات الخديوى بخارقه لفرمان ١٨٤١ .

وأرسلت حكومتا إنجلترا وفرنسا الى عثليهما في مصر بوجوب ارسال الوالى ردا مرضيا للباب العالي . وضافت إنجلترا أنه من المستحسن أن يوضح الخديوى في رده عزمه على التوجه للاستئناف لتقديم فروض الولاء السلطان . ولكن الخديوى رفض التوجه للاستئناف . وأرسل السلطان ، رداً على رسالته في أول أغسطس . رد فيها على النقاط التي أثارها الباب العالي . ولكن السلطان ارسل اليه رسالة ثانية في ٢٩ أغسطس يطالبه فيها مراعاة حرفيه فرمان ١٨٤١ ونسألم يرد الخديوى على رسالته ، ترددت شائعات بأن الخديوى يفتش اعلان استقلاله عند حفلات افتتاح قناة السويس (٢) .

-
- (١) الياس الأيوبي - عمر اسماعيل - ١ ص ٤١١ - ٤١٢ ، ويذكر الأيوبي أن من أمثلة الكتب التي ظهرت في تلك الفترة وتداولها الناس وتؤيد وجهة النظر التركية - مصر حسب معاهدات ١٨٤٠ - ١٨٤١ - لبرديانو ، مصر وتركيا - لجساي لساك ، ومسالمة باشا مصر - لوكوتش Lacovich - والحلف المصري التركي لورى .
 وراجع - احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر وتركيا ص ١١٩ .
- (٢) مصطفى الحفناوى - قناة السويس ومشكلاتها الماخضة - ١ ص ٣٧٣ - ٣٧٤ .

فضل الباب العالي السكوت مؤقتاً ، ولكن سخطه على اسماعيل على أى حال
تمثل في عدم حضوره احتفالات الافتتاح ، كما لم ينب عنه أحد في ذلك .
ويمكن اسماعيل بذلك من التفرغ للقيام بالاحتفالات قيماً ييهر الجليل الحاضر
ويبدى صداء في آذان القرون للقبلة للأبد (١) .

وتشيد جميع المراجع الأوروبية في حديثها عن القناة وافتتاحها للملاحة (٢)
بالفضل كل الفضل لدى أسبس في شق القناة ، وبشجاعته ودبلوماسيته . أما
المراجع الفرنسية فتشيد بمباهية بهذا العمل الفرنسى العظيم وتصف دى لبس
بأنه عبقرية فذة ، بل لقد ذهب بعض الكتاب الى ضرورة اطلاق اسم

(١) الياس الأيوبي ، عصر اسماعيل - ص ٢٠٤ ص ٤٨٦ .

(٢) بالنسبة لمفالات الافتتاح توجد مراجع عديدة عن هذا الموضوع منها :

Canal de Suez, Invitation a l'inauguration, dess No. 19/9 et
fêtes de l'inauguration de 19/8. (وثائق مابدين)

— Douin, G., Tom II, Op. Cit., pp 451 - 475.

— Sammarco, Angelo, Tom III, Op. Cit., pp. 191 - 206.

— De Lesseps, Lettres, Journaux et documents pour servir
à l'histoire du Canal Vol. No. 5 pp. 319 - 351.

— Itinéraire des invités aux fêtes d'inauguration du Canal
de Suez.

— Nicole, Inauguration du Canal du Suez.

(وبه صور الاحتفالات)

ويذكر سامارو كوي لى ها.ش كتابه - ص ٣ - ١٦٢ - ١٦٣ بوجود وثائق بأرشيف
فرنسا عن هذا الموضوع :

Archives Nationales du Ministère des Affaires Étrangères.
Egypte 46, F. 258.

الياس الأيوبي - عصر اسماعيل - ص ١٨٨ - ١٩٥

وقناة دى لميس ، بدلا من قناة السويس ، مثل مصيقي (ماجلان) مثلا ذلك أنه استطاع أن يتغلب على كافة العقبات وجمع المال وأنجز الأعمال العظيمة (١) ولقد شبه أحد الخطباء — في حفلات افتتاح قناة السويس — دى لميس «بِكولومبس» فانفجر المدهوون في تصفيق حاد (٢) ؛ وهم بذلك ناسين أو متناسين التضحية العظيمة التي قدمها شعب مصر في ظل السخرة لاتمام الحفر ؛ وكذا استنزاف مواردها الى أن تم شق قناة السويس .

تدفقت مياه البحر المتوسط الى البحيرات المرة لأول مرة في ١٤ مارس ١٨٦٩ وفي ١٥ أغسطس من نفس العام تدفقت مياه البحر الأحمر في البحيرات المرة ، وبذلك تم أول التقاء بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر عند الدفرسوار (٣) . ويطلب هذا العمل رفع ٧٥ مليون متر مكعب من التربة في

(1) Frederic de Cóninck, Le Canal de Suez après l'inauguration. Paris, Octobre 1869, p 7.

(2) Fitzgerald, Percy, The great canal at Suez, London, 1876, Vol. II p. 35.

وفي الواقع فإن دى لميس لم يكن له فضل فكرة انشاء قناة السويس ، واجمع رسالة الماجستير القيمة تأليف محمود صالح منسى «معرض قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفردناند دى لميس» دار الفكر العربي ١٩٧١ . يوضح فيها علاقة دى لميس بالسان سيمونين وجمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس واتجاهه عنهم . والجهود الفنية والدبلوماسية من أجل شق طريق مائي لبروز السويس حتى سنة ١٨٥٦ .

(3) Fitzgerald, Op. Cit. p. 17; Charles Roux, Tome I. Op. Cit. p. 383.

Hallberg, Op. Cit. pp. 213-4, Lord Kinross, Op. Cit., pp. 232-5, Zanani, G, Le Khedive Ismail. Alex. 1923, p. 79. =

عمليات حفر قناة السويس (١). ثم سارت الأعمال بعد ذلك ليل نهار باستكمال تجهيز القناة للافتتاح، وكان دى لسبس قد صرح في اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين بتاريخ ٢ أغسطس ١٨٦٩ بأن افتتاح قناة السويس للملاحة سيكون في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ (٢). وكان العددي مشغولاً أثناء الصيف بتجهيز برنامج الاحتفالات وفي نهاية يوليو كان قد أرسل خطابات الى زعماء أوروبا لحضور حفلات افتتاح القناة. وكان نوبار قد سافر الى أوروبا، واجتمع لدى لسبس ليعمد معه تفاصيل الاحتفالات (٣).

وقد بدأ توافد اللدوين الى مصر، فأناهت ملكة إنجلترا سفرها بالاستانة (سير هنري اليوت) لحضور حفلات الافتتاح، أما السلطان عبد العزيز فلم يحضر ولم يكلف أحداً من رجال دولته بمثيله، بل اكتفى بالإعزاز لسفير إنجلترا و هنري اليوت، يذكر اسمه عند افتتاح القناة. وسر اسماويل لتسبب السلطان لأن وجوده على رأس ذلك الاحتفال كان من شأنه أن يضع خديوي

= أما (سماركو) فقد أورد في كتابه - تاريخ مصر الحديث ص ١٩١ الفصل الثامن - أن ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر تم في ١٥ أبريل ١٨٦٩ - وهذا خطأ - وصحته ١٥ أغسطس ١٨٦٩. كذلك وقع عبد الرحمن الرافعي - مصر اسماعيل - ص ١٠١ في خطأ سميد التاريخ فذكر أن لتقاء مياه البحر الأحمر بالأبيض تم في نوفمبر ١٨٦٩.

(1) Douin, Tom II, Op. Cit., pp. 431.

(2) Charles Roux, Tom. I, Op. Cit. pp. 383 - 4.

وكانت إبعاد القناة عند الانتاح - الطول ١٦٢٧٥٠ م - المدى: ٨ متر - العرض عند القاع ٢٢ متر - العرض عند مستوى سطح الماء ٥٤ متر - القاطن المسوح به السفن النابرة ٦٧٨ متراً = ٢٢٧٥٠ قدم.

(1) Douin, G., Op. Cit., p. 432-3, 435.

Sammarco, T. iii, Op. Cit., p. 433.

وراجع أيضا :

مصر في مرتبة الولاية العثمانية ، بينما هدم وجوده كان برهانا محسوسا على جلوس
ديوي في مصاف الملوك ، وعلى استقلال مصر عن تركيا بما لها من علاقات
بالمول الأجنبية ، وخاصة بعد أن أصبحت احتجاجات الباب العالي حبرا على
ورق (١) .

وفي برلين قبل امير بروسيا الدعوة — لأن الملك كان مسنا ولا يستطيع
تحمل مشاق السفر . أما في فيينا فقد أعلنت الحكومة موافقتها على حضور
حفلات الافتتاح وأعلن الامبراطور « فرانسيس » *Francois Joseph* ،
أنه سيحضر بنفسه الاحتفالات وأنه سيتوجه أولا للقسطنطينية لزيارة السلطان
ثم يتابع رحلته بعد ذلك للقدس ثم يتجه الى مصر (٢)

وأتاب ملك هولندا شقيقه الأمير « هنري » *Henery* ، وعينت الحكومة
الروسية الجنرال « اجناتيف » *Ignatier* سفيرا بالقسطنطينية لحضور الاحتفال
أما ملك اليونان فكان قد قبل الدعوة وكانت لديه الرغبة في الحضور لمصر ، إلا أن
ظروف العداء بين العديوي والسلطان حالت دون ذلك . وحتى لا يساء تفسير
زيارته لمصر في القسطنطينية فقد أعلن عدوله عن هذه الزيارة . كذلك تجنب
الامير « أوسكار » شقيق ملك السويد والنرويج تلبية الدعوة لنفس السبب . كما
اعتذر الجنرال جبرانت ، رئيس الولايات المتحدة الأمريكية عن الحضور .
وويل الأمير « أميدي » *Amedée* ، دوق مودونت للاسكندرية في سبتمبر
١٨٦٩ في أسطول إيطالي عملا للملك فيكتور عمانويل الثاني في الاحتفالات ،

(١) الهاس الأيروي ، عصر اسماعيل - ١٨٦٧ - ١٨٦٨ .

(2) Douin, Op. Cit: p. 433;

الأن الظروف اضطرت الأسطول لمغادره مصر في ٢١ أكتوبر، وبذلك لم يشترك في حفلات الافتتاح (١) .

كذلك دعى رجال العلم والكتاب والمحامين والمصنعة والرجال البارزين وقد قدرت بعض المراجع المدعويين بحوالى ستة آلاف مدعو (٢) .

كذلك حضر الحفل عشرين لشركة د المساجيرى ماريتيم الفرنسية ، وهى كبرى الشركات الملاحية فى فرنسا . وأركان حرب الأساطيل المتعددة وسفراء الدول وقناصلها (٣) فقد طلبت كل الدول من قناصلها تمثيلها فى حفلات الافتتاح (٤) . وهكذا توافدت على مصر سفن من جميع أنحاء العالم وضمت القاهرة بالمدعويين الذين تحملت الدولة نفقاتهم وعودتهم لبلادهم بالدرجة الأولى . واصطفت أساطيل الدول بما فيها الأسطول المصرى فى ميناء بورسعيد الذى كان مودانا بالأعلام والأنوار ، كما زين حاجر الأمواج ببورسعيد وانطلقت الأنوار من قبة فناء بورسعيد (٥) . وعن يوم الافتتاح يذكر « شارل رو » أسماء وجنسيات السفن المشتركة فى الاحتفالات وترتيبها فى عبور القناة ، وقد بلغ عدد السفن الموجودة بميناء بورسعيد ثمانين سفينة من جنسيات مختلفة منها خمسون سفينة حربية . وكانت هناك ست سفن حربية مصرية ، وست فرنسية واثنى عشرة سفينة إنجليزية ،

(1) Douin, Op. Cit., p. 434.

(2) Ibid.

(٣) الياس الأيوبى - مصر اسماعيل - ١ ص ٤٤٧ .

(4) Zanani, Op. Cit. p. 81.

(5) Fitzgerald, Op. Cit., Vol. 2 p. 36.

وراجع أيضاً الياس الأيوبى - ١ ص ٤٢٠ - لم أورد تفاصيل حفلات الافتتاح التى أسبقت فى وصفها المراجع والمجلدات الجديدة السابق ذكرها .

وسبع سفن تجارية ، وخمس المائتين وواحدة روسية وواحدة دانماركية وأثنتان هولنديتان وأثنتان اسكندنافيتان ومثلها أسبانياتين ، وفرقاطتين برطانييتين كبيرتين . أما الاسطول الإيطالي فقد انسحب كما ذكرنا لمرض الملك ، إلا أن إيطاليا بقيت ممثلة بسفن تجارية عديدة (١) .

ويرى الباحث في ذلك العدد الضخم من السفن الحربية والتجارية مظاهر عسكرية عالمية ببناء بروسعيد أقيمت من دول مختلفة لتثبت كل واحدة للأخرى أهمية قناة السويس لها ، سواء من الناحية الاستراتيجية أو التجارية . فلم تكن إذن هذه المظاهرة البحرية العالمية وازكان حرب الاساطيل الدين توافدوا معها سوى مظهر من مظاهر الصراع السلمي التحق لدراسة القناة على الطبيعة والموارد فيها والتأكيد على أهميتها بالنسبة للتجارة العالمية بين الشرق والغرب . وكانت دهوات الخديوي للاحتفالات في الواقع بمثابة دهوة مفتوحة لاثارة أطماع الدول الاستعمارية في مصر لأهميتها وغناها .

وقد كانت فرنسا ممثلة في امبراطوريتها التي تصدرت الاحتفالات وكان ذلك يوحى بدور بارز في الحفل ، ففرنسا صاحبة المشروع ، وهو تساج بحرية فرنسية ودهم سيامي وأدى فرنسي إلى أن أصبح للمشروع حقيقة مؤكدة .

أما إنجلترا فكان أسطولها الحربي أقوى وأكبر الاساطيل الموجودة في الاحتفال . أما بقية الدول مثل النمسا وألمانيا وإيطاليا والروسيا والجمارك

(1) Roux, J. C., Op. Cit., T2 pp: 395 - 6.

ذكر شارل دو في هامش ص ٣٩٥ - ٦ انتهاء السفن وجنسياتها وترتيب دخولها للقناة . واجم أيضا :

Douin, op, Cit., p. 482, Cf. Kinross, Op. Cit., p. 245,

وهولندا والسويد والنرويج وأسيان وأهم دول بحريه اشتركت أساطيلها في الاحتفال . وعندما اكتمل ذلك لهـدد الضحك من المدعوين ببورسعيد (١) دوت للدافع من كل جهة ايذاناً ببسده الاحتفالات . وأقيمت في بورسعيد ثلاثة سرادقات واحد لأرقى الضيوف والثاني للعلماء المسلمين والثالث للمسيحيين (٢) . وقام بعض علماء المسلمين بإلقاء خطب وجيزة وتلام بعض التساوسة ثم توالى خطباء كهرون ، أشادوا بفضل فرنسا ودى لسبس لاتمام هذا العمل العظيم . ثم شرع في الافتتاح وانقشر المدعوون يشاهدون الأعمال التي تمت على يد الشركة . وفي المساء مدت الموائد الفاخرة لسته آلاف مدعو وانقشرت الزينات وتجلت شاطئ آسيا وأفريقيا بالنور . ويصف فرسينيه ، الاحتفالات بقوله : « لقد كان الاحتفال بافتتاح القناة بالغاً في البهاء والجلال بدرجة لم يعمد لها مثيل وظهرت القناة في ذلك اليوم وكأنها رمز السلام وشارة

(١) كان برنامج الاحتفالات يقضى بقضاء خمسة أيام في القاهرة ، ٢٤ يوماً في رحلة نيابة لزيارة معالم الوجه القبلي وآثاره وأصدر اسماعيل مكتيب خاص ببرنامج احتفالات افتتاح قناة السويس فيه تفاصيل برنامج الضيافة في الأيام السابقة على الاحتفال : في اليوم الأول نزحه في داخل المدينة وزيارة الأسواق ، والثاني : زيارة المساجد والقلمة . أما الوجه القبلي فزيارة الآثار الفرعونية ومدن الوجه القبلي راجع تفاصيل الاحتفال في كتاب :

Itinéraire des invités aux fêtes d'inauguration de Canal de Suez.
ويذكر الكاتب المسمى « آلان موهيد » في كتابه عن النيل الأبيض : أن تدابير اسماعيل لافتتاح القناة مثل بزح هارون الرشيد . واعدت ذخيرة من الصواريخ النارية لتحية الأنتاح . واستدعى من فرنسا وإيطاليا ٥٠٠ طباخ و ١٠٠٠ خادم لتقديم الطعام لسته آلاف ضيف ووفرت أحسن الخوذة أهل الأطنمة مون حساب راجع :

Moorhead, Alan, The White Nile. Penguin Books. London
1963. p. 147,

(2) Moorhead, Op. Cit. p. 147; Cf. Zanenir, Op Cit. p. 85

الاتحاد بين دول العالم وعدة من أقوى عدد الحضارة والمجد ، ثم يضيف :
ولأسباب عديدة أهم دي لسبس وكذا والى مصر بدهوة كبار ممثل دول العالم
وكان غرض دي لسبس التأكيد للعالم نجاح المشروع الذى لم يترفته بتحقيقه
دهراً طويلاً وأن يكون فى هذا الاعلان ما يصبوا اليه التجار لجنى ثماره من
ثروة واستثمار لأموالهم كما أن اسماعيل أراد بهذا الاحتفال التادير أن يقدم
اثره مثلاً محسوساً على قدرته وعظمته ، وعظمة مصر وأن يأخذ مكانه بين
الملوك وفى نفس الوقت يقدم مركزه أمام الباب العالمى بالاضافة إلى أنه كان
يهدف أيضاً الى تهيئة الاسواق المالية بأوروبا لقبول ما يحتاج اليه من قروض (١).

ومع ذلك فلم يحل كل هذا دون حدوث بعض المفاجآت التى كادت تودى
بعظمة هذا الحفل وبهائه ، إذ سرع شائعة فى الاسكندرية والقاهرة قبيل الافتتاح
بأن القناة غير صالحة للممر وأن حفلات الافتتاح قد أجلت وأن الامبراطورة
قد رحلت لفرنسا وعاد امبراطور النمسا اترىستا ، وأن صخرة كبرى
اعترضت طريق الممر المائى وأن حريقاً هائلاً دمر ستين منزلاً بالاسماعيلية وأن
المهندسين هربوا وأن دي لسبس فقد رشده وأن كبرى للقاولين (المسيو لافاليه)
صعد فانتهز بأساً (٢) .

والواقع أنه كان لهذه الشائعات جانب ضئيل من الحقيقة ومرجعه إلى أن
حمية إجراء (بحسات) للقناة كان قد تقرر إجراؤها قبل الافتتاح بحوالى خمسة

(1) Freycinet, La Question d'Egypte. Paris. 1904 pp. 127-128,
Cf. Adam, Juliette, L'Angleterre en Egypte. Paris. 1922, p. 25.

(2) Etienne Micard, Le Canal de Suez et la Génie Français
(Paris 1922, pp. 156 - 167) .

عشر يوماً وتلقى بأن يسمح كل مائه وخمسون متراً من قاع القناة للتأكد من
خلوه من عائق قبيل عبور قافلة الضيوف، وأثناء ذلك عثر على صخرة كبيرة وأبلغ
دى لسبس فأُسرع إلى مكان الحادث وكانت الصخرة ترتفع خمسة عشر قدماً
عن قاع القناة تاركة فقط ما بين تسعة وأربعة أقدام تحت سطح الماء
فأحضروا باروداً من القاهرة وتم نسف تلك الصخرة (١). وفي بورسعيد انفجر
مخزن للصواريخ النارية وكاد يقضى على المدينة (٢). كذلك يذكر دى لسبس أنه
في المساء وعندما كان يقوم بعمل الترتيبات اللازمة مع قبطان ميناء بورسعيد،
وبعد ترتيب كل شيء، فوجيء في منتصف الليلة السابقة على الاحتفال بنسباً
جنوح سفينة حربية مصرية (لطيف) على بعد ثلاثين كيلو متر من بورسعيد -
بالقرب من المنطرة - بالمجرى الملاحي، فسدت القناة فأُسرع القناصة دى لسبس
إلى مكان الحادث بجميع المعدات لتعويضها، كما أرسلت سفينة تجارية بمجهزة
بالمعدات لتجديتها ولكنهم عاودوا في الثانية والنصف صباحاً دون تحريكها وعلم
الخدوي اسماعيل في الساعة الثالثة صباحاً بالنسباً وكان موجوداً بالاسماعيلية لعمل
الترتيبات اللازمة لاستقبال الملوك والرؤساء بالاسماعيلية عند وصولهم إليها،
فعاودوا على الفور عند سماعه لم.ذا النبأ بإسرها واستدعى دى لسبس على ظهر
السفينة وكان قلقاً لأن تأجيل الاحتفالات ستؤكد الشائعات. فقام باحضار
ألف من البحارة المصريين الموجودين ببورسعيد والتابعين البحرية المصرية
للمساعدة في عملية تعويم السفينة الحربية (لطيف) وكان ماقاله اسماعيل لدى لسبس

(1) Fitzgerald, Vol II Op. Cit. pp. 23 - 27.

Charles, Roux, T. ii, Op. Cit. pp. 394 - 5. وأنظر :

وأنظر الياس الأولي - ١ ص ٤٣٠ - ٤٣١.

(2) Moorhead, Op. Cit. p. 147.

أنه إذا لم يتمكن من تموين السفينة فيقوم بنفسها ، وإتجه ذى لسبس
 لتلك الفكرة التي لم يستطيع ذكرها صراحة . لكن البحارة المصريين تمكنوا
 من انقاذ السفينة الحربية وسحبت إلى القنطرة وانتظرت عبور القافلة وزيّنت
 بالإعلام استعدادا لاطلاق مدافعها تحية للإمبراطورة والقافلة (١) ولعل هذه
 الحادثة توضح إلى أى مدى كان الحديوى على استعداد للتضحية بإحدى قطع
 الأسطول المصرى في سبيل إنجاح الاحتفال تلك الفكرة التي راودت ذى لسبس
 ولكنه لم يستطيع التصريح بها .

وهكذا بدأت السفن تعبر قناة السويس صباح يوم ١٧ نوفمبر ١٨٦٩
 يتقدمها اليخت راجل ومقلا امبراطورة فرنسا (أوجيني) ويزكرولسن (Wilson)
 في كتاب «قناة السويس» أن الحديوى اسماعيل سمح للسفن العابرة في القناة في
 الأيام الأربع الأول من الافتتاح بالعبور مجاناً دون تحصيل رسوم المرور (٢)
 وواصلت القافلة سيرها عبر قناة السويس ، وعندما وصلت بأخرة
 الامبراطورة بالقنطرة مارة بالفرقاطة المصرية (لطيف) واطلقت هذه مدافعها
 ترحيباً بالامبراطورة ظنت ومن معها أن تلك السفينة الحربية إنما وضعت
 هناك خصيصاً لتحياتها فأعجبت بالفكرة الجميلة وشكرت اسماعيل لرقه ذوقه (٣)
 واتجهت القافلة للاسماعيلية ، وعندما وصلت الامبراطورة أوجيني للاسماعيلية

(1) Fitzgerald, T. II Op. Cit. pp. 29 - 32.

Lord Kinross, Op. Cit. p. 247. وأنظر أيضا :

Sammarco, Tom III Op. Cit. p. 196. وراجع أيضا :

وراجع الياس الأيوبي - عصر اسماعيل - ص ١٠٤٢، ١٠٤٣ .

(2) Wilson, Op Cit , p. 196.

(٣) الياس الأيوبي - عصر اسماعيل - ص ١٠٤٢ - ١٠٤٣ .

وهي تقابل في كل مكان بالتمنيق والتهافت أحصت بالذخائر والسطة والتكريم العلم الفرنسي إذ كانت تعتبر أن هذا العمل انتصار فرنسي ، وانتصاراً لنفوذ فرنسا في مصر والعالم . واحتاحت نفس الامبراطورة مشاهير فياضه اذعلتها إلى مفادرة مكانها من الاحتفال وسمع بكائها من فرط التأثر ولم يكن ذلك بروحة الاستقبال وحده وإنما كانت تعبيرة انتصاراً لفرنسا (١) .

وفي الاسماعيلية أعد اسماعيل مرقصاً وملاهي ومباهج — ليس هنا مجال سردهما تفصيلاً — وكان الأماهي في الإسماعيلية وعلى شواطئه بحيرة التمساح يحتفلون بهذه المناسبة ونزل المدعوون من سفنهم إلى الاسماعيلية حيث جرت احتفالات استمرت حتى ليلة ١٨ نوفمبر ؛ ثم انتهت الفقرة بعد ذلك للسويس فوصلتها في ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ . وعندما وصلت الامبراطورة السويس سارعت بإرسال برقية إلى باريس تنبه زوجها : بأن الأمر قد انقضى وتم اجتياز قناة السويس ، وكذا فعل بقية المدعوين ، فأرسلوا برقيات لدولهم بهذا المعنى . ثم توجهوا جميعاً لتهنئة الامبراطورة (أوجيني) على هذا العمل المجيد الذي تم على يدي (ذلك الفرنسي العظيم) (٢) .

ولكن هذا في الواقع قد كلف ميزانية مصر مبالغ طائلة فيذكر (دوان) بأن الخديوي اسماعيل أنفق احتفالات القاعة خمسين مليوناً من الفرنكات كما قدره بأنه يبادل نصف دخل مصر السنوي (٣) إلا أن الياس الأيوبي يبرر ذلك

(1) Fitzgerald, Vol. ii. Op. Cit. pp. 39 - 40.

(٢) الياس الأيوبي - مصر اسماعيل - ١ ص ٤٤٠ - ٤٤١ .

(٣) Douin, ii, Op. Cit. p. 418. - ويذكر عبد الرحمن الرافعي في كتابه

مصر اسماعيل - ١ ص ١٠١ أن نفقات الاحتفال بلغت على أصح تقدير ٥٠٠.٠٠٠ و١٠

جنيه، أما الياس الأيوبي - اسماعيل - ١ ص ٤١٣ فيقول نفقات الاحتفال فياين مليونين =

بأن الهدف من وراء ذلك يرجع الى رغبة اسماعيل في تأكيد استقلال مصر السياسي (١).

والحقيقة أن ذلك الإسراف قد جرّ الخراب على مصر فقد أدت الأزمة المالية إلى إزدیاد التدخل الاجنبی في شئون مصر ، وعندما اشتدت الأزمة المالية لجأ اسماعيل إلى بيع أسهم مصر في قناة السويس وكان ذلك بداية الطريق أمام إنجلترا الذي قادها إلى إحتلال مصر عام ١٨٨٢ .

ولم تقتصر الإحتلالات على المظاهرة العسكرية البحرية التي أقيمت بهذه المناسبة ، وإنما كان هناك جانب آخر له أهميته وهو المؤتمر التجاري الدولي الذي عقد أثناء الإحتلالات والذي اهتم بالجانب الاقتصادي للقناة وأثرها على التجارة الدولية .

إذ نص مشروع قناة السويس اهتمام ، والرابطة الدولية لتنمية التجارة :
L'Association Internationale pour le développement du commerce
وهي منظمة تكونت عند نهاية معرض باريس الدولي العالمي ١٨٦٧ م ، وهو المعرض الذي اشترك فيه مصر بناء على دعوة الامبراطور نابليون وحضر اسماعيل شخصاً حيث وصل باريس في ١٦ يوتيه ١٨٦٧ (٢) .

= وثلاثمائة ألف جنيه انجليزي وأربعة ملايين جنيه ، أما الدكتور محمد صبري فيقدر نفقات الإحتفال بحوالي مائة مليون فرنك واجمع كتابه :

Sabry, M. L'Empire Egyptien sous Ismail 1863 - 79. Paris 1933 p. 148.

(وهو موجود بمكتبة الآداب باسكندرية تحت رقم B - 4473)

(١) الأساس الأولي - مصر اسماعيل ج ١ ص ٤٤٤ - ٤٤٥ .

(2) Douin, G, Op. Cit , pp. 1 - 26; Sammarco, A, T. II, Op. Cit. pp 166 - 7,

ولقد أُنشئت صحيفة *Le Journal des Débats* ، بمداقة اسماعيل
لفرنسا وخصوصا اهتمامه بالمشروع الكبير (قناة السويس) . وهناك تقابل
الحدوي مع مجلس إدارة شركة قناة السويس وكان بالمعرض قسم خاص
بشركة قناة السويس العالمية وعرضت فيه نموذجاً مجسماً للقناة وبرزخ السويس
وموانئ ومدن بورسعيد والاسماعيلية والسويس . ونموذجاً كبيراً لمنطقة
قناة السويس ، وكذلك الآثار التي وجدت بالمنطقة عند عمليات الحفر .
واجتذب قسم قناة السويس بالمعرض جميع الزوار وذلك ما ذكرته جريدة
La Gazette de France الباريسية (٢٥ يونيو ١٨٦٧) . وكان دي أسبلس
يشرح مشروعه بفخر في المعرض (١) ، وعند نهاية المعرض قرر مؤسسو الرابطة
المذكورة لتشجيع الغرف التجارية الأوروبية دراسة هذه الظاهرة الجديدة من
جميع الوجوه وتقديم مقترحاتهم بعد اجراء دراساتهم لكل الاسئلة المذكورة
بعد المناقشة فيها بينهم (٢) وهكذا بدأ اهتمام « الرابطة الدولية لتنمية التجارة »
بهذا المشروع وتركزت دراساتهم حول التساؤلات الآتية : —

= وراجع أيضا : الياس الأيوبي ج ١ ص ٢٣ من معرض باريس الدولي عام ١٨٦٧ .

هذا ويوجد بمكتبة بلدية الاسكندرية كتاب خاص عن مصر بمعرض باريس :

Charles Edmond, *L'Egypte à l'Exposition Universelle de Paris 1867*. Paris 1867:

(1) Roux, Op Cit. T. i. p. 382.

Douin, T. ii, Op. Cit. pp. 1 - 26. وأنظر أيضا :

كانت هذه أول رحلة لاسماعيل لأوروبا وتوجه بعد زيارته لفرنسا الى لندن وهناك
استقبل بحرارة ورحبت به الدوائر التجارية وملاك السفن واصحاب مصانع القزل والنسيج
البريطانيين .

(2) Douin, G., Tom ii, p. 494.

١ - ما هي الأسواق والتسهيلات الجديدة التي سيفتحها طريق قناة السويس البحرى أمام التجارة الدولية ؟ وما المشاريع التي لها الأولوية الملحوظة بالنسبة للمناطق الجديدة التي تكون معرفتنا بها ضئيلة والواقعة على سواحل البحر الأحمر وشرق أفريقيا ؟

٢ - كيف يمكن الاستفادة من هذه القناة تجارياً ؟

٣ - ما هي وحدة قياس السفن ؟ ومسألة حياد قناة السويس ؟

وقد وافق أعضاء المؤتمر على أن تكون مصر مكان اجتماع يمثل الغرف التجارية القادم ، لأنه سيحضر لمصر شخصيات مشهورة المساهمة في حفلات افتتاح قناة السويس ومن ثم توافد أعضاء المؤتمر على القاهرة أثناء احتفالات الافتتاح في شهر نوفمبر ١٨٦٩ (١) ورحب بهم الحديوى بحرارة عند إجتاههم بالقاهرة واستقبل منسوبي المؤتمر في ٦ نوفمبر ١٨٦٩ ووعدهم بتقديم دعم

(١) من أعضاء المؤتمر : « وزير الزراعة والتجارة الإيطالي : Minghetti - البارون دي جاجرن De Gagnon (مستشار بالمحكمة العليا) ومدير الشؤون التجارية بوزارة الخارجية بهيتا مندوبا عن النمسا والمجر - Kendell ممثلا لاتحاد شمال ألمانيا - Munch Roeder قنصل عام السويد والنرويج بالاسكندرية ممثلا لملكة اسكندنافيا المتحدة - de Saavedra مدير طام الأخشاب العامة والزراعة والصناعة بمدريد ممثلا لأسبانيا و Torelli وزير التجارة سابقا لملكة الايطالية ومبعوث الغرف التجارية لبلاد الآلية : Stettin (بروسيا حاليا) - بودابست - فيينا - هامبورج - دوتويل Rotweil - تريستا أنفوس - الطوتا Altona (بانولابات المتحدة) مانسستر - لياخ - برت - المترز Olmutz (بألمانيا) - برشلونة - مر-بايا - زتيا Zittan بألمانيا - فيوم Fiume (ميتاء يوغوسلاف حاليا وسابقا تابع لإيطاليا) راجع : Douin ii p. 495 .
 وكان هؤلاء الاعضاء تحذوهم الرغبة في زيارة مصر لمساعدة مهابها التاريخية .

ومساندة حكومته ، وطلب الاعضاء أن يكون الخديوي رئيساً المؤتمر
تلبية لطلبهم . وقد قامت هذه الرابطة بدراسة التناط التي طرحت في الممر
السابق مع إضافة : (اعفاء كافة البضائع المارة بقناة السويس من كل الضر
واعفاء السفن المحملة بالقمح من رسوم المرور - انشاء منطقة حرة بالسويد
احترام الملكية الخاصة في البحار) إلى جانب قرارات أخرى خاصة بظرو
مصر التجارية ، وبذلك كل الجهود لانجاز الدراسات الهيدوجرافية للبحر الأحمر
وطبع خرائط وبناء القنارات (١) .

وعقدت جلسة في ٨ نوفمبر ١٨٦٩ بقصر هابدين حضرها الخديوي اسماء
وألقي الخديوي في المؤتمر كلمة عن اقتصاد مصر تعرض فيها لمسألة اعفاء سنن
القمح من رسوم المرور ، أما بالنسبة لقانون الحولة الخاص بشركة قناة السويس
والرسوم ، على القمح ، فذكر أنها تمثل جزءاً هاماً بالنسبة للميزانية المصرية و
تلك الأشياء يمكن معالجتها بترتيبات خاصة .

أما بالنسبة لسوق البضائع الحرة فقد ذكر أنه سبق أن أبدى دى اسب
ورغبته في إنشاء ميناء حر (Port Franc) ببورسعيد ، ولكن ظهر أن ه
المشروع غير عملي لاستحالة بقائه مناسباً وأن موظفي الجمارك ليست لديهم در
بالتجارة الدولية . وعرض الخديوي مسألة اصدار خرائط هيدوجرافية
جديدة خاصة بالبحر الأحمر ، وذكر أن موضوع إقامة قنارات بالبحر الأحمر
يدرس مع جميع الجهات المعنية . وعقدت الجلسة الأخيرة للمؤتمر في ١٨ نوفمبر
١٨٦٩ بالاسماءلية برئاسة (Gagera) - مدير الشؤون التجارية بوزارة
الخارجية بفينا ويمثل النمسا - وحضرها أعضاء جدد يمثلون المغرب التجاري

لدول أوربا (١) وأعلن في ختام المؤتمر (يوم ٢٤ نوفمبر ١٨٦٩) المنعقد بقصر
هابدين ، بعد أن صاغ أبحاثه في عدة مواد التوصيات الختامية الآتية :

١ — من المرغوب فيه — وبناء على إعلان الحكومة المصرية — إعفاء
كافة البضائع المارة بقناة السويس من رسوم المرور والضرائب ،

٢ — من الضروري اعتراف كافة الدول بمبدأ القناة دولياً .

٣ — في حالة الحرب يكون من الضروري — حسب القانون البحري —
احترام الدول للملكية البحرية وأن يكون الحصار البحري مقصوراً فقط على
الأماكن التي بها تحصينات .

٤ — أن تطور التجارة العالمية وتجارة مصر نتيجة لافتتاح قناة السويس
يستتبع قيام حق الاستخدام التجاري على أسس جديدة وواسعة .

٥ — من المرغوب فيه — إزاء تطور تجارة أوربا حج مستعمراتها في
الشرق وتمرورها بقناة السويس — أن تعلن الدول الكبرى صراحة عن تقديم
المصالح المشتركة في هذا العصر الامبريالى .

٦ — يجب أن يتم وبسرعة حل مشكلة « وحدة قياس السفن » من أجل
مصلحة التجارة وإلى أن يتم التوصل لحل فإن المؤتمر يوصى باستخدام جداول
الاستنزالات التي يستعملها « مكتب الفريتناس الفرنسى » ، كما يوصى في نفس الوقت
بقبول إجراءات استنزال الفراغ الذى تدخله غرفة الآلات ومستودعات النعم
من حمولة السفينة البخارية أو السفن المشتركة .

٧ — يعتبر المؤتمر أن الشرط الأول لتطور الملاحة في القناة هو تخفيض

سعر الفحم ، من أجل للمصلحة العامة ، أما السفن المحملة بالفحم تماماً فيجب اعفاؤها كلية من رسوم المرور .

٨ — يوصى المؤتمر بأن السفن التي تصل فارغة إلى أى نقطة من القناة وتعود محملة مرة أخرى يجب أن تحتسب ذلك مرة عبور واحدة بالنسبة لرسوم المرور .

٩ — يجب أن تكون رسوم الميناء على السفن مناسبة ومعدولة .

١٠ — من المرغوب فيه ، وادعياً للتجارة العالمية ، أن تقوم الحكومة المصرية بتسهيل عملية تمهيد برزخ السويس وإيجاد أسواق ومخازن ومحلات وأسواق حرة .

١١ — من الضروري بالنسبة للدول التي يهبط بها البحر الأحمر أن تطبق خرائط هيدروجرافية ، توضح مسالك البحر الأحمر . ومن المهم أيضاً إنشاء فنارات جديدة على جانبي هذا البحر ، يحصل عنها رسوم معدلة (١) .

ويرى الباحث أن توصيات هذا المؤتمر كانت أهم شيء بالنسبة لحفلات الافتتاح لقناة السويس للملاحة العالمية . ذلك أن هذا المؤتمر تعرض لمسألتين ، كانتا ذاتا على جانب عظيم من الأهمية بالنسبة لقناة السويس :

١ — مسألة حرية المرور وسياد القناة .

٢ — مسألة رسوم المرور وتقدير حمولة السفينة . وكانت هذه أول

(1) Doain, G., T. II, Op. Cit., pp. 498 - 500; Cf.

Kinross, Op. Cit. pp. 248 - 9.

ويلذكر أن دى لابس ترأس إحدى جلسات المؤتمر وتحدث فيها عن مشكلة الهاكم المختلطة .

مرة في تاريخ القناة يعلن فيها حيادها في مؤتمر دولي . فلم يكن هناك اتفاق من قبل بين الدول يقرر نظامها .

أما المسألة الثانية التي تعرض لها المؤتمر التجاري الدولي وهو رسوم المرور وتحديد طريقة قياس السفن، فهذه كانت منذ افتتاح القناة ولا تزال حتى اليوم، مثار خلاف ونزاع بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية وحكوماتها ولم تبدأ الدول في محاولة تسويتها إلا في مؤتمر القسطنطينية الدولي المعمولة في عام ١٨٧٣ (١).

وبمجرد فتح القناة نجد برقيات عديدة تنبئ دي ليس وفرانسا من كافة أنحاء العالم حتى من إنجلترا نفسها التي وقعت ضد المشروع أرسلت مهنئة أيضا . وفي نفس الوقت أرسل المدهون بمجرد وصولهم إلى ميناء السويس يوم ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ برقيات إلى حكوماتهم عن هذا الحدث التاريخي ونشرت الحكومات هذا الخبر في جدر نشراتها الرسمية ، وعرف العالم كله في هذا اليوم أن الشرق قد اتصل بالغرب وأن مصر العظيمة واسطة هذا التعارف الانساني الاجتماعي (٢) .

في أوروبا أعلن الامبراطور نابليون الثالث عند افتتاح البرلمان الفرنسي في ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ (٣) -

(١) راجع بالتفصيل الفصل الثاني من الباب الثاني من مشكلة رسوم المرور . ومشكلة حياد القناة في الباب الرابع - الفصل الأول .

(2) Ch. Ronx, T. i. p. 401, Julliette, A. Op. Cit. p. 26.

(٣) ورد خطأ في كتاب - مصطفى الحفناوي ، مشكلات قناة السويس - ص ٣٧٥ - بأن تاريخ افتتاح البرلمان ٢٩ مايو ١٨٦٩ وصححه ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ .

في هذا الوقت الذي تجمع فيه أمريكا بين المحيط الهادئ والمحيط الأطلسي
بسكة حديد طولها ألف فرسخ ، وتحاول القول ووروس الاموال أن تصل
بين أجواء المعبورة المتناحية بعضها ببعض بشبكة من المواصلات الكهربائية ،
كذا مما قريب تصافح فرنسا إيطاليا عبر النفق الذي يخترق جبال الالب ،
وكذلك اختلطت مياه البحر المتوسط بمياه البحر الأحمر بواسطة
قناة السويس . وأوروبا كلها كانت بمثابة في حفلات الافتتاح لهذه المنشأة الكبرى ،
وإذا كانت الامبراطورة تخلت عن حضور افتتاح جلسة البرلمان اليوم ذلك
لأنني حرصت على سفرها إلى بلاد تفوقنا عليها من قبل بحد السيف ووجود
الامبراطورة هناك ليس إلا تعبداً عن مواطن فرنسا نحو حمل يرجع الفضل
فيه إلى مثابرة وعبقريه أحد أبناء فرنسا ، (١) . ولعل ذلك يفسر لنا سر بكاء
(أوجين) في الاسمايلية .

وعلق برلمان أسبانيا في إحدى جلساته على ذلك الحدث بقوله : « إن
الانسانية المدنية لدى لسييس بالفضل » (٢) .

أما امبراطور النمسا فقد ألقى خطاباً في قاعة النواب — بعد عودته من
احتفالات القناة — قال فيه :

« إن هذا العمل الذي شرف النبوغ الفرنسي وأعلى من قدر السيد دي لسييس
مؤسسا ، يساعد تجارتنا الراسمة وصناعاتنا المتطورة على التبرهن ، فدعوه

(1) Ch. Roux T. I. p. 401.

(2) Ch. Roux, Op. Cit. 401, Cf, A Dam Jalliette, Op. Cit.

ما أمكنكم إلى ذلك سيلا ... ، (١)

كذلك حرصت حكومة الهند الاستعمارية على إرضاع الفضل للفرنسيين وذلك في بركة بعثت بها إلى دى لسبس يوم الافتتاح . أما في وزارة الخارجية البريطانية فقد أرسل اللورد كلارندون بركة نصفاً : إلى الميودى لسبس « سيدى ، لقد كان الخبر الذى أذيع في إنجلترا في الأيام الأخيرة عند افتتاح قناة السويس وقع عظيم أشاع السرور والغبطة بيننا ، وأنى إذا بعث إليكم بتمنى وإلى شعب وحكومة فرنسا اللذين قدما لكم صادق العون والتأييد ، فأنى بذلك أعبى عن مواطني جميع المواطنين الإنجليز . وعلى الرغم من مختلف العقبات التي صادفتكم فقد كافحتم لتذليلها والتغلب عليها ، وهي العقبات التي ترجع بطبيعة الحال لظروف مادية واجتماعية لم يكن من الميسر معها إدراك كنه هذا المشروع ، ولم يكن لديكم من وسائل التغلب على الصعاب إلا عبقريةكم الفذة . وفي النهاية نتم لقاء صبركم الذى لا ينفد وعزمكم الذى لا يكل خير الجزاء ، وأنى لسميد بأن أكون المعبى الشخصكم من تهنته حكومة حضرة صاحبة الجلالة الملكة على خلق

(1) Ch. Roux, T. I. pp. 401 - 2.

وأنظر أيضا الحفاوى - مرجع سبق ذكره - ١ ص ٣٧٥ - ٣٧٦ . (بالنسبة لتهنته دول السلام لدى لسبس وفرنسا بعد الافتتاح أورد شارل رولى مؤلفه المذكور - ١ ص ١٠١ - ١٠٤ نصوص الهقيات المرسلة بهذا الشأن والمذكورة في بعثى - وقد نقل من شارل رولى من :

Freyeinet, La Question d'Egypte pp. 126-30. Cf Julliette, A pp. 26 - 27.

وكذا الحفاوى - في كتابه قناة السويس ومشكلاتها - ١ ص ٣٧٥ - ٣٧٦ دون الإشارة إلى مصدر الوثيقة .

طريق جديد يصل الشرق بالغرب كما أهدىكم على ما حققته بذلك من منافع سياسية وتجارية ترجوها من وراء هذا المجهود^(١).

كذلك هنا جلاستون - رئيس الوزارة البريطانية آنذاك - دى لسبس، فرد على تهنئته مذكراً جلاستون، بأنه عندما زار بريطانيا مبكراً قال له جلاستون: (لا تشغل نفسك بالمشاكل التي ستواجهها من جانب بلادنا أو من بلاد أخرى وواصل عملك بتصميم وعندما تنجح ستكون قناة السويس مفيدة لاجلنا وعندئذ ستلقى التأييد في بلادنا، وهنا ستلقى فجار الترويج بالعملة^(٢)).

وكان سفر دى لسبس إلى لندن لقتائه على الرأي العام البريطاني وتحويله لمصالحه إزاء مشروعه، وإقناعهم بأن القناة ستكون مصدر الثروة والنظمة لهم: (٣)

« et que le Canal sera pour eux la richesse, la gloire, le salut Commercial ».

وبالغف انجلترا التي وقفت ضد المشروع في البداية في تكريم دى لسبس فاستضافته في يونيو ١٨٧٠ في لندن وليفرول وأعدت له الولائم والحفلات.

(1) Ch. Roux, T. I P. 402, Etienne, Micard, Le canal de Suez p. 171.

أرسلت البرقية من وزارة الخارجية البريطانية في ١٨٦٩/١١/٢٧ المفضى
١٠ س ٣٧٦ - ٣٧٧ .

Jalliette, A Op. Cit. p. 26. وراجع أيضاً :

(2) Lord Kinross, Op. Cit. pp. 252 - 254.

(3) Lolie, Frederic, Op. Cit. p. 224.

وفى ليغربول خطب رئيس الفرقة التجارية واثني عليه ، وفى ٤ يوليو أقيم العزف (سذرلاند) ' Sutherland ، مأدبة كبرى وكان الخطيب الذى وقف بين يدى دى لسبس فى تواضع واجلال هو (جلاد ستون) رئيس الحكومة .

وأقام اللورد (مير) Lord Maire فى ٦ يوايو ١٨٧٠ حفلا آخر تبودلى فيه الخطب والكلمات الزميمة قائلا (إن مهندسينا قد أخطأوا وكان دى لسبس على حق وأصبحت قناة السويس الآن حقيقة) .

وفى ٨ يوليو من نفس العام أقاموا لدى لسبس حفلا فى قصر (كريستال) حيث أطلقوا فيه الألعاب النارية التى مثلت شكل قناة السويس وكتبوا بأحرف من نور تلك العبارة (إلى دى لسبس تهدى إنجلترا تهايبها القلبية) .

وكان خطيب الحفل ولى عهد بريطانيا الذى منح دى لسبس ميدالية ذهبية بأسم : (جمعية تشجيع الفنون والصناعة والتجارة) . وذكر الأمير فى خطبته ٧/٩ : (أن بريطانيا لن تنس أبدا الدهر أنك صاحب الفضل فى نجاح أكبر مشروع ستصل به مصالح البلاد التجارية وكذا ارتباطها بمحمياتها فى الشرق على أحسن ما توجه وأرجو أن تكون الأمة الانجليزية قد برهنت لك أثناء مقامك بين ظهراتها على ما تكنه لعمالك العظيم من تقدير فان هذا المشروع بعد الآن وفى المستقبل فتحا لبلادنا .) (١)

كذلك أعلن جلادستون لدى لسبس نبأ إنعام الملكة فكتوريا — ملكة إنجلترا — عليه بالوشاح الأكبر من نيشان الهند فى ١١ يوليو ١٨٧٠ ، واجتمع

(1) Ch. Roux, T. i. pp , 403 - 4, Juliette, A. p. 27, Micard, E. p. 193.

البرلمان في إنجلترا وقرر منحه لقب مواطن (لمدينة لندن) ووصفه بكل صفات الشرف والبطولة .

أما الصحف البريطانية فقد أشادت بالتناء والمدح على جهود دى لسبس ، فذكرت صحيفة التيمز « The Times » بأن دى لسبس (هازم الصواب : Vainqueur de tous les obstacles ، والمسيد الذى تدين له بريطانيا بمستقبلها .) (١)

وهكذا نرى بريطانيا غداة افتتاح قناة السويس تنهض من (تكنيكها) وتكرس كل جهدها لوضع يدما على هذا العمل الذى لم تستطع معارضتها من اعاقة تحقيقه . فبدأت أول الأمر بإثارة المنازعات مع الشركة . ونجدد دزائيل يذكر غداة الافتتاح : (يجب أن نعترف أنه بدلا من معارضتنا لهذا العمل العظيم الذى قام به دى لسبس ، فإنه جرى بنا أن نشارك فيه وأن الحكومة البريطانية ليس أمامها إلا هدف واحد هو احتكار القناة) « Accaparer le canal » (٢)

من ذلك نرى أن كل الفضل والمجد إنما أرجع إلى دى لسبس وفرنسا ، أما دور مصر وشعب مصر وما قدمته من تضحيات مادية وبشرية كان لها الدور الرئيسي في اتمام هذا المشروع ، فإنه للأسف لم يحظ بأى تقدير أو عرفان بالمثل من تلك الدول . إلى جانب ذلك فقد خرج الخديوى صفر الين مثقلا بالديون لم يحقق أى من اطماعه من وراء المشروع بل ازدادت الأزمة بينه وبين الباب العالي .

(1) Roux, Ch. Op. Cit., T. I. pp. 404 - 5, Cf.

Juliette, A., Op. Cit. p. 27, Wilson, The Suez Canal, p. 40.

(2) Notovitch, Nicolas; L'Europe et L'Égypte, Paris 1898. p. 130,

إذ ما كاد السلطان يعلم برحيل ضيوف اسماعيل عن البلاد غداة الإحتفال بإفتتاح قناة السويس ، حتى أرسل اليه في أواخر نوفمبر ١٨٦٩ — على يد مندوب سام — بلاغاً نهائياً في شكل فرمان أمره بمقتضاه بالخضوع حالاً لأوامره ، ومنها الامتناع عن عقد القروض إلا بتصريح سلاطاني ، ففضب اسماعيل وأعلن أنه لن يقبل ذلك فنصحه (السير هنري اليوت) بتجنب كل إجراء يضمنه في موضع التحدي للسلطان ورغم الباب العالي على اتخاذ إجراءات أكثر خطورة . وقد وردت اشارات برقية من سفراء انجلترا وفرنسا والنمسا بالاستانة تشير عليه باللين مؤقتاً ، وإظهار شيء من الامتناع للأوامر المرسلة اليه ، فرأى اسماعيل نفسه مضطراً لمواجهة الباب العالي وحيداً بعد انفاقه مبالغ طائلة في حفلات الافتتاح وفي مشروع القناة نفسها . فاضطر اسماعيل آخر الأمر للموافقة على تلاوة فرمان في ٩ ديسمبر ١٨٦٩ وبسرعة في ميدان القلعة بحضور المندوب النمساوي وأرسل اسماعيل برسالة للصدر الأعظم يخبره فيها بقبوله فرمان . وسرطالى باشا لقراءة فرمان رسمياً بالقاهرة وصرح السفراء بأن الحادثة المصرية قد انتهت ، وأبدى ممثلوا الدول سرورهم لانتهاء تلك الازمة التي استمرت ستة أشهر من يوليو إلى ديسمبر عام ١٨٦٩ (١) . وهكذا أظهر الخديوي اسماعيل امتثاله لمتجنب أي عمل يزيد غضب الباب العالي عليه . وقال

(١) الياس الأيوبي - مصر اسماعيل - ص ١٠٠ - ٤٤٥ - ٤٤٦ وراجع أيضا : احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١٤٤ - ١٤٥ . وقد ورد خطأ مطبعي ص ١٤٤ بكتابت الدكتور احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا فلذكر أن فرمانات قريه في الليلة يوم ٩ سبتمبر وسبتمبر ٩ ديسمبر وتاريخ فرمان ٢٦ نوفمبر ١٨٦٩ كما ورد بنسب فرمان الذي نقله الدكتور احمد عبد الرحيم من Douin II Op. Cit. pp. 486 = 487, 490 ويظهر أنه خطأ مطبعي .

اسماعيل في حديث له مع قنصل إيطاليا بمصر ، طويت العلم ولكن لا أخفيه
وسأنتظر الاحداث وإلى أن تقع أعد بلادى لمواجهة المستقبل (١) .

بدأ اسماعيل يتجه وجهة أخرى بعد فشله في الحصول على تأييد فرنسا
وانجلترا لاستقلاله بمصر وهو الذى كان يرجو أن تحقق من وراء مشروع قناة
السويس التى ظن أنه سيطغى لمصر مركزاً دولياً جديداً ومن ثم بدأ يعتمد على
قوى أخرى وهى روسيا والولايات المتحدة .

فأن رحل مندوب الباب العالي بعد ثلاثة فرما ن ٢١ نوفمبر ١٨٦٩ حتى
صدرت الاوامر بتسليم وتقوية النقاط الضعيفة من السواحل وأرسلت المدافع
والذخائر وكل ما يلزم التحصينات إلى قلاع دمياط وقناة السويس ، وأقيمت
الاستحكامات عند مدخل القناة ، وحشد الجنود على شواطئ البلاد والموانئ
ولا سيما الإسكندرية ، وأحضر اسماعيل متباطاً أمريكيين كدربين عسكريين
للجيش المصرى ، وكان الدافع من وراء تجنيد هؤلاء المتباط الأمريكيين دون
غيرهم من الفرنسيين والبروسيين والانجليز هو اعتقاد اسماعيل بأن الولايات
المتحدة ليست من الدول ذات الاطماع فى مصر . وأنهم من القوة بحيث يتمكنوا
من طرد الفرنسيين من المكسيك . فلا بد إذن أن يتجهوا فى تدريب جنوده
تدريباً جيداً وبأقل التكاليف وكان اسماعيل يبرر مسلكه هذا بأنه يدافع عن
نفسه بعد تفكير الاستانة فى محله (٢) .

(١) جاك تاجر - اسماعيل كما تصوره الوثائق ص ٣٩ : وهى رسالة من
قنصل إيطاليا بمصر الى وزير الخارجية الإيطالية - اسكندرية فى ٢٦/١/١٨٧٠ .
(٢) احمد عبد الرحيم معطى - مصر وتركيا ص ١٤٧ - ١٤٨ . وأنظر
أيضاً : محمد السروجى - مصر والساسة الفرقة من القرن التاسع عشر ص ٧١٠ .

إلا أن هذا الاتجاه من جانب اسماعيل آثار قلق انجلترا ومناوئها . فعلى ٢٧ أبريل ١٨٧٠ أبلغت الحكومة الانجليزية قنصلها في مصر دستانتون ، أنه قد نما إلى علمها أن - الخديوى يبتاع أسلحة من الولايات المتحدة ويهرم مقود لاستخدام ضباط أمريكيين بدلا من الأتراك ، وأن الحكومة الروسية ليست فقط على علم سابق بنشاط الخديوى بل تتابع هي الأخرى لحسابها الخاص أسلحة كثيرة من الولايات المتحدة . وواضح من هذا القول أن انجلترا تنشى تدخل روسيا إذا وقعت الحرب بين الخديوى والسلطان لتستفيد من ذلك على حساب الامبراطورية العثمانية .

وقد ذكر القنصل البريطاني دستانتون ، في رسالة إلى كلارندون من الاسكندرية بتاريخ ٢٧ مايو ١٨٧٠ أن الخديوى قد نفى أنه له أى علاقة بالروسيا (١) .

ولكن انجلترا وفرنسا كانتا في ريب من سلوك الخديوى إزاء تسليح الجيش المصرى وتحصين الموانئ وقناة السويس فقد صرح (إميل ليفيه) - رئيس وزراء فرنسا - لنوبار في ١٧ مايو ١٨٧٠ : دقل لسموه باسمى كصديق أن هذه الأسلحة تثير القلق وأن الحكومة - ولا سيما الامبراطور - لا يرغب في تعقيد الأمور وأن هذه الأسلحة تؤمن مكانة الخديوى بدلا من أن تبرزها . كذلك صرح لورد دليونز ، لنوبار بأنه إذا لم تحل مسألة التسليح فقد تسفر عن نتائج

(1) Douin, G., T. H. Op. Cit. pp. 558, Cf.

محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١٠٣ - ١٠٤ ، أحمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١٥٤ .

وتعهدات جديدة لا ترغب فيها أوروبا (١).

وشرح الدوق (جرامونت) Duc de Gramont، وزير خارجية فرنسا لدى لويس في ١٧ مايو سنة ١٨٧٠ أن «الخدوي اسماعيل قد عقد اتفاقاً مع الولايات المتحدة يحصل بمقتضاه حل خمسين ضابطاً وأنه قد أوصى بسفن حربية وطوربيدات وأنه قد عقد المزمع على أن يرفع علم الثورة على السلطان وأن فرنسا على الرغم من صداقتها لخدوي مصر لا يسعها أن تؤيد هذه الخطوة وتستعظر إلى أن تنحاز إلى إنجلترا وبقية أوروبا. فإذا وقع ما يخشى فإن أمريكا ستكون بعيدة والنساسة لا تقع على مصر أو على قناة السويس بل على الخدوي نفسه» (٢).

هكذا رأى اسماعيل أن يدر موقفه فشرح (لستانتون) بأن هدفه هو وضع البلاد في حالة دفاع لكي يتمكن من المقاومة إذا فكر الباب العالي في عراقه، كذلك يبرر تسليح السواحل بأنه كانت توجد في مصر قبل عام ١٨٤٠ تحصيناته تعدها الحكومات وفقاً لتقدم العلوم ووجود الضباط الأمريكيين في مصر لا يتضمن إجراء شاذ بحكم أن تركيا نفسها فيها ضباط أجانب، ولكن يثبت اسماعيل للتفصيل حسن نواياه صرح بأنه قد أصدر أمراً بوقف إرسال ما تبقى

(١) كرايتيه، بيير، اسماعيل المفترى عليه من ١٩٢.

وراجع أيضاً: أحمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا من ١٨٦٠.

(2) Douin, G., T. II, p. 565.

وأنظر أيضاً - كرايتيه بيير - اسماعيل المفترى عليه من ١٩٢ - قبلها من عنوانات هابدين وثاني الإصلاح النضائي ١٨٧٠ - ١٨٧٥.

من المدافع في الخارج (١) .

وهكذا أسهم افتتاح قناة السويس الملاحة العالمية في رفاهية العالم وجلب
المتاعب في نفس الوقت للتدبير الذي فشل في تحقيق أهدافه من المشروع
واغراقه في الديون التي وقع فيها على شعب مصر .

الفصل الثاني

بروز أهمية قناة السويس

في المجال الاقتصادي الدولي

- اختصار المسافة بين الشرق والغرب .
- أثر قناة السويس على التجارة الدولية .
- مجال قناة السويس الاقتصادي في العالم .
- أثر قناة السويس على تجارة بريطانيا وحوض البحر المتوسط .
- دور قناة السويس في تطور بناء السفن .
- أثر قناة السويس على ظهور الشركات الملاحية في :
(إنجلترا ، فرنسا ، إيطاليا ، النمسا ، إسبانيا ، روسيا ، مالطة ،
ألمانيا ، الدانمرك ، هولندا ، الولايات المتحدة) .

بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت جزءاً من جغرافية العالم الطبيعية والسياسية ، فقد وصلت بين بحرين وفصلت بين قارتين . وأصبح البحر المتوسط لأول مرة بمرأ مفتوحاً بعد أن كان مغلقاً . ويود البعض أن يربط بين أهمية القناة وأهمية المضائق فيقول بأن قناة السويس هي بمثابة برسفور لعالم البحر المتوسط الحديث (١).

وتبدو أهمية قناة السويس كطريق ملاحى يربط أوروبا بآسيا وكأقصر طريق لبريطانيا يربطها بممتلكاتها في الشرق . كذلك تشكل نقطة تجمّع (Converging point) لمخيط كبير من الخطوط الملاحية من موانئ شمال وشمال شرق وغرب القناة . مثل موانئ حوض البحر المتوسط وموانئ البحر الأسود وموانئ غرب أوروبا وبريطانيا وموانئ بحر البلطيق وموانئ أمريكا الشمالية والجنوبية . ومن القناة تنطلق الخطوط الى موانئ البحر الأحمر وشرق أفريقيا وهدن والخليج العربي والهند وجنوب شرق آسيا وأستراليا والشرق الأقصى .

والقد أوجد اتصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس — طريقاً بحرياً مستمراً — يتميز الى جانب قلة التكاليف في النقل البحري المستمر ، بكثرة الموانئ التي يخدمها وأهمية ظهورها وتعدد الطرق البحرية الفرعية التي تصب فيه . وتترك الخطوط الملاحية عبر قناة السويس متجهة جنوباً في اتجاه الساحل الشمالى الشرقى الأفريقى ولكن معظمها يمر عبر المحيط الهندى الى نقطة التجميع في كولومبو ثم تأخذ الطرق الخارجية من كولومبو في الاتجاه تجاه كلكتا ثم

1) Arthier, Silva, White The expansion of Egypt under Anglo Egyptian Condominium, London 1898, p. 76.

وانهون ثم الى بينانج (Penang) والمضائق الى الشرق الأقصى واستراليا (١).

ولمعرفة أهمية قناة السويس علينا أن نقوم بدراسة مقارنة بيناوين طريق رأس الرجاء الصالح ، فتجد قبل افتتاح قناة السويس الملاح أن الطريق البري عبر مصر على الرغم من كونه أقصر من طريق رأس الرجاء الصالح ، إلا أن الطريق الأخير كان يفضل كثيراً . فالطريق البري له عيوبه ومصاحبه ولكن طريق رأس الرجاء كان يتمتع بعدة مميزات رغم طول المسافة ، منها معاونة نظام الرياح السائدة فيه وايضاً تعدد جزره ونقطه الساحلية التي تستخدم كمحطات وقواعد للتزوين . وذلك يجعل النقل البحري رغم طول الرحلة رخيصاً ، بل وأرخص من الطرق الأخرى في نقل السلع الى مصافات بعيدة . يضاف الى ذلك استمرار الرحلة وعدم تعطلها ومن ثم لم تعد هناك حاجة الى تكرار عمليات الشحن والتفريغ وغير ذلك من الأمور التي تضيق حتماً له أثره على تكلفة النقل (٢).

واستمر هذا الطريق يفوز بمعظمهم تجارة الشرق زهاء ثلاثة قرون ونصف القرن الى أن اخترعت السفينة البخارية التي أمكنها أن تتخطى عباب البحر الأحمر دون الاعتماد على الرياح أو التقييد بها (٣).

1) Dudley, Stamp, A commercial Geography, London 1937 p. 438

ويشبه بإسلاك قناة السويس بالسود الفكري الذي يربط الظاهر بالمخ . وراجع :

Hallberg, Op. Cit., p. 310.

(٢) دكتور إبراهيم صقر : المستقبل الاقتصادي لقناة السويس ، بحث منشور بجمعية

كلية آداب القاهرة . - المجلد ١٠٩ ص ١٩٠-١٩١ .

(٣) المربيع السابق ص ١٩١ .

وبعد أن تم حفر القناة ألفت الحاجة الى استعمال الطريق البري عبر مصر بين
البحرين الأحمر والمتوسط ، وبذلك قصرت قناة السويس المسافة والرحلة من
موانئ أوروبا لموانئ الهند بمسافة ٤.٠٠٠ ميل (١)

وفي السبعينات من القرن التاسع عشر كان العبور مريعاً كما كان عبور القناة
صالحاً فقط نهاراً وإزدادت حركة الملاحة فيما بين عامي ١٨٧٢ - ١٨٨٢ (٢).

هذا وقد خفضت قناة السويس الطريق الى الهند وحتى بمباي بمقدار الحسنيين
والى كلكتا بمقدار الثلث والى هونغ كونج بمقدار الربع (٣).

هذا من ناحية الموقع ، أما من الناحية التجارية فقد أثرت قناة السويس
تأثيراً واضحاً من طريق فتح الأبواب لثورة تجارية وهدأً جديداً لتجارة
الشرق لا تقل في أهميتها عن تلك التجارة التي تنبت من رحلات البرتغاليين في
القرن الخامس عشر (٤).

تقد كانت الطرق التجارية الدولية فيما بين آسيا وأوروبا في المصور الوسطى
تتخذ لها ثلاثة محاور رئيسية : الطريق الأوسط من الخليج العربي الى دمشق
وساحل البحر المتوسط ومنها الى أوروبا — والطريق الجنوبي ويمر عبر مصر

(١) وأسبوعين زمنياً بالنسبة للسفن البخارية السريعة في عام ١٩٣٠ . أما بالنسبة
لمواني حوض البحر المتوسط الاوربية فكانت الفائدة أكثر . راجع :

Sargent, Seaways of the Empire, London 1930, p. 415.

2) Ibid., p. 50.

3) Bowden, Witt, An Economic history of Europe since 1750,
N.Y. 1937, p. 415.

4) Hallberg, Op. Cit 216.

من المحيط الهندي والبحر الأحمر. أما الطريق الثالث فهو الطريق الشمالى وهو طريق
بوى بالكامل يبدأ من الهند عبر الجبال إلى أن يصل إلى الشمال من بحر قزوين
والبحر الأسود (١).

وكان افتتاح قناة السويس بمثابة ثورة في طريق النقل البحرى خاصة وأنه
قد صاحب ذلك تحسناً في وسائل المواصلات العالمية الأخرى. يظهور السلك
الحديدية والسفن البخارية مما أدى إلى وراج التجارة العالمية بازدياد سرعة
للمواصلات وتقصير المسافات والإقتصاد في الوقت والتنفقات في أحمور النقل
بسبب شدة المنافسة بين وسائل المواصلات المختلفة (٢).

هذا بالإضافة إلى استعادة التجارة العالمية بانخفاض قيمة التأمين على البضائع
النقلية عبر قناة السويس من $\frac{1}{4}$ ٪ إلى $\frac{1}{2}$ ٪ من ثمن البضاعة إلى ١ ٪. وضربت
صحيفة شركة قناة السويس مثالا لذلك بتاجر كان يشحن بضاعته عن طريق شركة
هولندية ماريتم الفرنسية، فكان يدفع لعم البضاعة إلى اليابان ٨٢٠ فرنكا
ولكنه يدفع الآن (١٨٧٣) على نفس القطن وفي نفس الشركة ٢٧٥ فرنكا (٣).
كما أدى افتتاح قناة السويس إلى انخفاض نسبة الوفيات بين الجنود المسافرين
إلى الشرق، إذ لم ترد نسبة الوفيات بينهم عن ٥ ٪، بينما كانت تبلغ ٢٠ ٪.

(١) بالنسبة لتفاصيل هذه الطرق التجارية راجع بالتفصيل كتاب :

Clive, Day., Op. Cit. pp. 84 - 85.

(٢) راجع بالتفصيل تحسن المواصلات في القرن ١٩ له كل من :

الدكتور حسن كامل سليم - تاريخ أوروبا الاقتصادية في القرن ١٩ ص ١٩٧، ٢٧١.

Bowden, Op. Cit., pp. 402 - 3.

3) B. D. No. 56 Bis, 17.7.1873.

تقريباً عندما كانوا يسافرون عن طريق رأس الرجاء الصالح (١).

أعطت قناة السويس دفعة قوية لصادرات الهند مع أوروبا وبالأخص مع موانئ البحر المتوسط . ففي الفترة ما بين عامي ١٨٧٠ - ١٨٨٠ زادت التجارة المباشرة مع فرنسا وإيطاليا والنمسا وعلى الأخص بالنسبة لصادرات المنتجات الهندية لهذه الأسواق فقد إزدادت زيادة عظيمة . وفي نفس الفترة تضاعف تصدير الأرز والقمح من الهند من بضعة آلاف من الأطنان في الحقبة عام ١٨٧٠ إلى حوالي أربعة ملايين طن عام ١٨٨١ وهكذا فإن الإنقلاب العظيم بلغ أكثر من النصف خلال الثلاثينات من القرن التاسع عشر (٢).

ويجدر التنويه بأن الزيادة في التبادل التجاري بدت واضحة بعد عام ١٨٧٦ نتيجة للتجسينات الفنية في تصاميم بناء السفن البخارية . كما ترجع أيضاً إلى إزدياد التعامل مع أوروبا والتطور السريع للهند نتيجة لازدياد رأس المال والنشاط الأوروبي بها .

وكان من نتائج تحسن كل أنواع المواصلات ، الإنخفاض السريع في أسعار بضائع الشرق بأسواق أوروبا وقد زادت نسبة الإنخفاض في الاسعار من ٢٥٪ إلى ٣٥٪ في الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٨٤ . كذلك ظهر أثر الإنخفاض السريع في الاسعار على الصوف الأسترالي بدرجة كبيرة . وبذلك استفاد كل من المنتج والمستهلك في أوروبا (٣).

وإذا نظرنا إلى مجال النشاط الإقتصادي العالمي المحيط بقناة السويس، نجد

(1) Ibid, No. 27, 22: 9: 1872.

(2) Sargent, Op. Cit., p. 53,

(3) Ibid, pp: 53 - 4.

يمتد من المـ واحل الشرقية لأمريكا الشمالية ويدخل فى نطاقه القارة الثلاثية (Triple Continent) : أوروبا وأفريقيا وآسيا ، وكذلك جزر الهند الشرقية وأستراليا. وعلى الرغم من ضخامة المجال الإقتصادى للقناة إلا أن هناك مساحات شاسعة ومجالات تجارية ضخمة تقع خارج هذا النطاق مثل المحيط الاطلنطى وما يـ عليه من تجارة بين العالم القديم والعالم الجديد . وكذلك المحيط الهادى بالقدر الذى يخدم فيه كـركز للتجارة فيما بين آسيا وأمريكا. أضف الى ذلك أن قناة السويس قد تواجه فى أجزاء صغيرة من مجالها إمكانية منافسة طرق عالمية أخرى مثل طريق قناة بنما وطريق الرأس. ومع ذلك نجد أن مجال قناة السويس الإقتصادى ضخـم لإمتداد مساحته وكثرة موارده الطبيعية وعدد سكانه ، وهما أمران يترتب على تفاعلها معاً قوائم ضخمة متنوعة من تبادل السلع التى تربطه عن حاجة السكان الى اللجوء للغير للحصول على السلع اللازمة لإشباع حاجة السكان ويعطون مقابلها ما لديهم من فائض تحتاج إليه المجموعات البشرية الأخرى التى فاض إنتاجها فى هذه السلع فباعتها وبذلك تزداد حركة التبادل التجارى بين هذه الدول عبر قناة السويس (١).

وطريق البحر المتوسط آسيا أو طريق السويس ، يربط بين أمريكا وأوروبا وبين آسيا بواسطة البحر المتوسط والبحر الأحمر وهو الطريق الرئيسى الذى يشق قلب الأرض فهو يخدم كتلة كبيرة من اليابس . فآسيا وحدها تمثل ثلث مساحة اليابس على سطح الكرة الأرضية ، وإذا أضفنا فى إعتبارنا الثالوث القارى الذى يمثل كتلة يابسة واحدة سهاها ماكيندر «جزيرة العالم» (The World Island) نجد طريق قناة السويس يقع فى وسط هذه الجزيرة العالمية . كذلك تتوفر فى

طريق السويس وسائل التزوين بالحاجيات المختلفة وعمولات التزوين بالوقود بأنواعه المختلفة، وكلما تعددت محطات التزوين كان ذلك أكثر فائدة للبائسة فتتوفر الفائدة بتوفر فراغ أكبر للبضائع مما يحقق ربحاً أكثر للشركات الملاحية التي تستعمل هذا الطريق .

وإذا كان المجال المسافى - إن صح هذا التعبير - يغطي الجزء الأكبر، فإن المجال التجاري يكون أضحك مما يجعله طامياً ومهماً في العلاقات التجارية الدولية لمعظم بلدان العالم . هذا بالإضافة إلى أن قناة السويس تقع في منتصف الطريق تقريباً، وهذا أمر يختلف لو كانت القناة بعيدة عن المنتصف وقرينة من أحد الطرفين . ذلك أن العلاقات التجارية المتبادلة التي لا بد أن تمر بضاعتها خلال القناة حتى تصل إلى أحد الطرفين المتبادلين عن الطرف الآخر يكثر عددها كلما قربت من القناة التي ستعبر منتصف الطريق . ولا شك أن ضخامة المجال التجاري للقناة وضخامة الإنتاج وتنوعه وضخامة عدد السكان إلى جانب إمتيازات النقل للمائي للمستمر - دون تقطع - كل ذلك ساعد على ضخامة المبادلات التجارية وتنوعها (١) .

هذا بالإضافة إلى أن طريق قناة السويس يتميز بنوع خاص من المناخ المناسب فضلاً عن وجود ميزة برزت أهميتها على وجه الخصوص في القرنين التاسع عشر والعشرين وهي أن عطات الفحم والإمداد بالوقود لم تكن فقط عديدة بل كانت الواحدة لا تبعد كثيراً عن الأخرى في حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر (٢) .

(١) المرجع السابق ص ٢١٦ - ٢١٩ .

(٢) Hallberg, Op. Cit. p. 377.

راجع نقاط التركيز البحري بالفصل الثالث - ص ٧١ .

هذا وبدراسة أهمية الدول المستخدمة للقناة السويس من واقع إحصائيات السفن والمحولات العابرة للقناة في العشر سنوات التالية لإفتتاحها (١٨٧٠-١٨٨٠) نجد إنجلترا تصدر قائمة الدول المستخدمة للقناة (١).

هذا ونجد أن من مستلزمات بقاء إنجلترا كدولة وكامبراطورية هو حتمية بناء أسطول تجارى وعسكرى يتولى نقل تجارتها الصادرة والواردة . فقد كانت إنجلترا تعتمد كلية على إستيراد القمح من الخارج وما يترتب على ذلك من أخطار المجاعة إذا لم يكن لها أسطول تجارى وعسكرى قوى . فقد إستوردت في عام ١٨٥٠ معظم إستهلاكها من القمح من الخارج . وفي الفترة ما بين (١٨٧١ — ١٨٩١) زادت وارداتها من المواد الغذائية بنسبة ٨٨٪ . وكانت تستورد في عام ١٨٨٦ قطعتي خبز لكل ٣ قطع خبز تستهلك . ونتيجة لإزداد السكان أصبح أربعة أخماس محصول الفلال إستوردها إنجلترا من الخارج . هذا بالإضافة إلى أن مخزون إنجلترا من القمح لم يكن ليكفيها سوى مدة تتراوح من ستة أسابيع ونصف إلى سبعة عشر أسبوعا . وهكذا فإن إنجلترا قد تتعرض لمجاعة أخطر من تلك التي تعرض لها الهند والصين في حالة عدم إستطاعتها حماية تجارتها في المحيط في أى حرب مستقبلية (٢) .

وإذا درسنا مثلا كمية البضائع التي أفرغتها السفن البريطانية التجارية في الفترة ١٨٢١ — ١٨٣٠ نجدها قد بلغت ١,٧٨٢,٠٠٠ طناً في السنة ، وفي الفترة من

(١) ترتيب الدول حسب مجموع حولاتها التي عبرت القناة هي : إنجلترا — فرنسا — هولندا — إيطاليا — ألمانيا — دول أخرى ، أنظر :

Wilson, Op. Cit. p. c. (Preface).

(2) Marder, British Naval Policy, p. 85.

١٨٩١ - ١٨٧٠ بلغت حمولاتها ١٠٠,١٢٢,٠٠٠ طنًا في السنة . وبالمقارنة بالسفن الاجنبية الاخرى نجد ما في الثلث الاول من القرن التاسع عشر ٦٦٢,٠٠٠ طنًا في السنة ، وفي الثلث الأخير من القرن ١٩ بلغت ٢٧٦,٠٠٠ طنًا . وفي عام ١٨٧٠ بلغت السفن الشراعية البريطانية ٢٣,١٨٩ سفينة ، إجمالاً حمولاتها ٤,٥٧٨,٠٠٠ طنًا ، أما السفن البخارية وعددها ٣١٧٨ سفينة فقد بلغ مجموع حمولاتها ١,١١٣,٠٠٠ طنًا .

وبالمقارنة مع الاساطيل الاخرى التجارية نجد أن مجموع حمولة الاسطول الألماني في عام ١٨٧٠ كانت أقل من مايون طن ، وحمولة الاسطول الفرنسي في نفس العام ١,٠٧٢,٠٠٠ طنًا (١) . كذلك بلغت حمول الاسطول التجاري الأمريكي في نفس العام (١٨٧٠) ١٠,٤٤٩,٠٠٠ طنًا (٢) .

كما كانت إنجلترا منذ ١٨٥٠ الدولة الرائدة في نقل تجارة العالم وظل مركزها لا يبارى حتى نهاية ذلك القرن وكان حوالى نصف مجموع سفن العالم يسير في البحار تحت العلم البريطانى ، وعلى الرغم من نقص عدد السفن البريطانية التجارية فى هذه الفترة إلا أن كمية البضائع المحمولة : *Carrying capacity* ، قد نمت بشكل ضخم نتيجة لإسراع وكبر حجم السفن وإسراع البخار على الشراع فى تسيير السفن . وبعد عام ١٨٥٠ حملت السفن التجارية البريطانية ما لا يقل عن نصف التجارة الخارجية لإنجلترا وإن تفتت هذه النسبة فى السنوات التالية إلى الثلاثين أو ما يقرب من الثلاثة أرباع (٣) .

(1) Bowden, Op. Cit., pp. 407-8.

(2) Ibid., p. 421.

(3) Day, Clive, A history of commerce. pp. 377-8.

وهكذا نجد بريطانيا عادة إفتتاح القناة وهي تملك أسطولاً بحارياً تبلغ حمولته أكثر من مجموع حمولات الأساطيل التجارية لبقية دول العالم مجتمعة . وكانت إنجلترا في أول الأمر تمارض مشروع القناة من وجهة نظر إقتصادية من حيث أنها تخشى أن تظفر الدول المطلة على حوض البحر المتوسط بميزة قربها من الهند والشرق الأقصى . فتجد بذلك مجالا واسعا لتسويق منتجاتها من ناحية والحصول على المواد الخام من ناحية أخرى وبذلك يفقد الإقتصاد الإنجليزي عنصرأ هاماً من عناصر إزدهاره وتفوقه (١) .

وقد سبب ذلك قلّة لتجار الإنجليز بالنسبة لمركزهم بعد هذا التطور السريع في وسائل النقل بالسفن البخارية وقصر طريق قناة السويس . فالقطن والأرز والحرير الوارد عبر قناة السويس إلى أسواق جنوب ووسط أوربا لن يستمر في تدفقه لتزدحم به مستودعات لندن التجارية كما كان من قبل ، بما أنرى موافى حوض البحر المتوسط على حساب لندن . وإزددادت الفائدة بإختراق جيبال الألب بإسكك الحديدية . وعلى أية حال كان التغير تدريجياً حيث أن المركز الإقتصادي القديم يملك قوى كبيرة قادرة على مقاومة أى تغيير لحركتها التجارية . فكانت إنجلترا ما تزال لديها البضائع الكثيرة الشرقية التي يعاد تصديرها لغرب أوربا عبر الأطلنطي (٢) .

وهذا يفسر لنا محاولة إنجلترا الإبقاء على طريق رأس الرجاء الصالح كطريق بحري وحيد بين أوربا والهند تنقل عبره البضائع الثقيلة من حيث أنها تسيطر

(١) هـد الرير الشناوى : قناة السويس والنتايات السياسية - ١٤٤

ص ١٤٤ - ١٤٥

(2) Sargent, Op. Cit. pp. 54-8.

على هذا الطريق الملاحي يركزها الجغرافى وقوتها البحرية المتفوقة وأسطولها
التجارى الضخم. فكانت إنجلترا تعتقد أن إنشاء قناة السويس سيجعلها من
هذه المزايا جميعاً ، وسيفتح لدول حوض البحر المتوسط ميزات إقتصادية
وعسكرية بالغة الخطورة. أما البضائع الخفيفة والبرية والمسافرين فكانت إنجلترا
ترى نقلها بالطريق البرى الجديد عبر الأراضي المصرية . ولم يؤثر اقتراح قناة
السويس على نقل البريد الحكومى الهند فقد ظل يسلك طريقة القديم ، فكانت
بمباى حتى عام ١٨٧٠ يصلها البريد مرتين كل شهر ومدارس وكلكتا أربع مرات.
بل ظلت عملية نقل البريد والمسافرين بالطريق البرى عبر مصر حتى عام ١٨٧٤
حيث كانت السفن البخارية تقف فى تلك الموانئ لإنزال وشحن البريد والبضائع
الخفيفة وإنزال الركاب الذين يرغبون مشاهدة معالم مصر من قرب بدلاً من الاكتفاء
بمشاهدتها من سطح الباخرة أثناء عبورها للقناة .

وظل للبريد المستعمل — حتى بعد عام ١٨٧٤ — ١٨٨٨ — والمار بمينا
برينديزى Brindisi بإيطاليا يتخذ الطريق البرى بمصر (١) .

ويعلق الدكتور الشناوى على هذا التناقض فى موقف إنجلترا فيقول:
و«مكنا كانت فكرة الحكومة الانجليزية فكرة معقدة فمن تريد استخدام طريقتين
فى وقت واحد وبصورة تختلف فى كل طريق عن الآخر ، طريقاً من الرجاء
الصالح للنقل البحرى الثقيل وطريق مصر للنقل البرى الحديدي الخفيف» (٢) .
ذلك أن إنجلترا كان يهملها بالدرجة الأولى أن تحتفظ بما انفردت به تقريباً من

(1) Wilson, Op. Cit., pp. 41—2

(٢) عبدالرزاق الشناوى : قناة السويس والتيارات السياسية - ١ ص ١٤٤ - ١٤٥ :

السيطرة على المحيط الاطلسي والمحيط الهندي فأرادت أن يكون الاتصال عبر البرزخ بواسطة خط حديدي (١).

وهكذا نجد انجلترا تحاول تحاشي طريق قناة السويس حتى بعد افتتاحها. وفي سنواته الاولى لم ترد انجلترا الاعتماد عليه كلية كطريق لمواصلاتها البحرية مع الهند. بل ظهرت في انجلترا فكرة إنشاء خط سكة حديد يمتد الى الخليج العربي أو يمتد بطول الطريق الى الهند، وقد أصرى المؤتمر البرلماني في ٢٢ يوايو ١٨٧٢ بالإصرار في تنفيذ الخطوط التي تبدأ فقط من البحر المتوسط وتصل الى الخليج العربي وقدرت تكاليف هذا المشروع بعشرة ملايين جنيهه استرليني بالإضافة الى أنه سيختصر الوقت بالنسبة للقذرات العسكرية والركاب فيما بين بمباي ولندن.

وقد اتخذ مجلس البرلمان التوعية التالية : ولأنه من الأهمية القصوى لمصاحبة هذا البلد والهند لإنشاء خطوط بديلة كتلك المقترحة والمشار إليها سابقا - خط حديدي فيما بين البحر المتوسط والخليج العربي. وأن هذا المشروع المقترح سيتكلف حوالي ٣٠٠.٠٠٠ جنيه استرليني سنويا ولكن هذا المشروع ظل حبرا على ورق ولم ينفذ (٢).

وقد أدى افتتاح قناة السويس إلى ضرب فكرة إنشاء خط حديدي للفرات، ولكن همة أصحاب هذا المشروع لم تفر وكانت حججهم أن قناة السويس وحدها لا يمكن الاعتماد عليها لأن في استطاعة العدو عرقلتها بإغراق باخرة

(١) المرجع السابق، ص ١٤٥.

(2) Hoskins, Op. Cit., pp. 433-4.

أو أكثر فيها ، وأن أرباحية السكك الحديدية على القناة من حيث السرعة لا جدال فيها ، فضلاً عن سيطرة فرنسا على القناة . فلما أثار أصحاب المشروع الدعوة إليه مرة أخرى في الفترة ما بين ١٨٧١ — ١٨٧٢ لم تقف في سبيل دعوتهم مشكلة جديدة سوى قناة السويس (١) .

كانت العلاقة التجارية بين بريطانيا والهند على جانب كبير من الأهمية . لاقتصاد بريطانيا فتجد مثلاً أن صادراتها الهند في عام ١٨٧١ قد بلغت ١٢٠٨٣٠٨٦ ر. ١٢ جنيه استرليني . وفي عام ١٨٧٢ بلغت ١٠٥٣١٠٥ ر. ١٤ جنيه استرليني (٢) .

وقد جاء بتقرير وزارة التجارة البريطانية في عام ١٨٨٢ عن تجارة بريطانيا مع الهند والصين للمارة عبر قناة السويس وكذلك عن طريق رأس الرجاء الصالح عن عام ١٨٨٠ — والتي تمثل ١٠ ٪ من قيمة صادرات وواردات إنجلترا — موضحاً البضائع الرئيسية الآتية : (الجموت — الأرز — القطن — البن —

(١) زكي صالح مكي : دراسة في التاريخ الدول والتوسع الاستعماري — بريطانيا والبراق حتى عام ١٩١٤ — بغداد ١٩٧٠ — ص ١٦٥ — ١٦٦ .

هذا ويلاحظ أن مشروع سكة حديد الفرات ظهر عام ١٨٥٧ بسبب ثورة «الحيوي» Sepoy في الهند من جهة وحرب القرم من جهة أخرى كل ذلك كان بمثابة إنذار للبريطانيين بفروءة جعل مواصلاتهم مع الهند أسرع مما كانت عليه لتتيز لإمبراطوريتهم في وجه الخطر الروسي ، ولم يتحقق المشروع : فلقد أذهن رئيس الوزراء لورد «المركستون» التأثيرات التي سببها حروب الهند مع الهند في بلاد الشام التي كانت منطقة نفوذ فرنسية في وقت ساد فيه الوثام بين البلدين بسبب حرب القرم . أنظر المرجع السابق ص ١٦٤ .

١٦٥ .

الشأى) واستخلص التقرير السنوى أن قناة السويس التى اختصرت المسافة بين أوروبا والشرق لم تكن ذات فائدة بالنسبة لمصالح ملاك السفن والرأسماليين الانجليز لأن تقصير المسافة بين أوروبا والشرق والغرب قلل من طلب استخدام السفن البريطانية بالإضافة إلى انخفاض رأس مال السفن المستخدمة فى هذا الطريق وخصوصاً السفن الشراعية (١) .

ويذكر (هوسكنز) أن انجلترا لن تقبل على استخدام طريق قناة السويس للهند إلا فى عام ١٨٨٨ بعد أن تمكنت بريطانيا من فرض سيطرتها التامة على هذا الشريان والبلد الذى تسير فيه . وقبل ذلك اكتفت انجلترا بتسيير سفينتين كل شهر ترسلها إلى كالكتا ومدراس حتى عام ١٨٧٤ حيث ظل اهتمامها منصرفاً إلى الطريقين اللذين كانت تستعملهما قبل افتتاح قناة السويس ، الطريق البرى عبر مصر وطريق رأس الرجاء الصالح (٢) .

وعلى الرغم من كل ذلك فإن قناة السويس كانت لها أهمية للتجارة البريطانية ذلك أن ١٦ ٪ من واردات انجلترا ، ٢١ ٪ من صادراتها كانت تمر عبر قناة السويس (٣) .

وقد بلغت نسبة السفن البريطانية العابرة اقناة السويس مكان الصدارة منذ افتتاحها حتى يونيه ١٨٧٢ قراوحت النسبة بين ٦٠ ٪ إلى ٨٠ ٪ من مجموع

(1) Parliamentary Pap. Board of Trade, December 1882

Egypt. Farrer Report p. 8.

(2) Hoskins, Op. Cit., p. 415.

(3) Marder, Op. Cit. p. 468.

السفن العابرة . في هذه الفترة عبرت القناة : ١٢٢٧ سفينة بلغ اجمالي حولاتها ١٢٩٤٩٢٨ طنًا وكانت السفن البريطانية تمثل ٧١ ٪ من اجمالي السفن العابرة للقناة (١) .

أما بالنسبة لإستراليا وتيوزيلندا فنجد أن للمسافة بين لندن وملبورن عبر قناة السويس ثقل بحوالي ١٠٠٠ ميل عن طريق الرجاء الصالح . ولكن رسوم المرور عبر القناة قلت من هذه الميزة . وعموماً فإن ٧٥ ٪ من السفن المتجهة لإستراليا استخدمت طريق رأس الرجاء الصالح ، بينما أكثر من نصف السفن المتجهة من أستراليا إلى إنجلترا كانت تستخدم قناة السويس . والسبب في ذلك يرجع إلى ضرورة وصول اللحم والعصوف الأسترالي بسرعة إلى أسواق إنجلترا وأيضا لكي يستفيد ملاك السفن من حركة البريد والمسافرين في حوض البحر المتوسط (٢) .

وعلى الرغم من ذلك نجد أن احصائيات جريدة شركة قناة السويس التلث شهرية — Le Canal de Suez, Bulletin Décadaire de la Compagnie. — تشير إلى النسبة الكبيرة للسفن البريطانية العابرة لقناة السويس منذ افتتاحها للبلاحة وحتى فترة الدراسة ١٨٨٢ . فثلاثي عام ١٨٧٠ عبرت قناة السويس ٤٨٩ سفينة منها ٣١٢ سفينة انجليزية . وفي عام ١٨٧١ عبرت القناة ٧٦٣ سفينة منها ٤٩٦

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 380.

(2) Sargent, Seaways of the Empire. pp.31—55.

Cf. Hallberg, Op. Cit p. 390.

انجليزية وفي عام ١٨٧٢ عبرت القناة ١٠٨٢ سفينة منها ٧٥٨ انجليزية (١).

أما بالنسبة لدول حوض البحر المتوسط فقد كانت الفائدة عظيمة وخاصة بالنسبة لتجارة فرنسا وإيطاليا والنمسا وروسيا مع موانئ الهند وإلى ازدياد بشكل ملحوظ فقد جاء في دراسة عن الهند وموانئ البحر المتوسط في الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٧١ ، أى في السنوات الأولى للإفتتاح أن صادرات حوض البحر المتوسط للهند في هذه الفترة بلغت : ١٢٥.٠٧٢.٢٢٢ أسترليني ، بينما زادت في عام ١٨٧١ - ١٨٧٢ مبلغاً يقدر بحوالى : ٨٠.٠٣٠.٧ أسترليني (أى ما قيمته ٢٠ مليون فرنك) . وكانت أهم اللوارد التجارية هي : القطن الخام والجلود والمجوت الخام والبذور والحرير الطبيعي من الهند لموانئ البحر المتوسط (٢) . وبالنسبة لإختصار المسافة فيما بين موانئ البحر المتوسط والهند نجد على سبيل المثال من جنوا إلى بمباى قد أختصرت المسافة إلى حوالى ٥٨ ٪ . ومن القسطنطينية إلى بمباى تقل المسافة بينهما عبر القناة بحوالى ٧٠ ٪ . عن طريق السكاب . وتقصير المسافات يعنى بالغسبة للبلاحة التجارية انخفاض في مصاريف نقل البضائع مما يؤدي إلى تشجيع حركة التبادل التجارى بين دول العالم وازدياد حركة السفن بالتالى عبر القناة (٣) .

(1) B.D. No. 300, 22.4.1880. p. 3.

(٢) أوردت صحيفة قناة السويس B. D. بيانات من صادرات الهند إلى موانئ حوض البحر المتوسط خلال السنوات الأولى للافتتاح ولسج :

B. D. No. 101, 12.10. 1874. pp. 1-2.

(3) Siegfried, Op. Cit. p: 120.

ولكى تتكامل الصورة من جوانبها المختلفة فإن دراسة أثر قناة السويس على تطور بناء السفن وكذلك ظهور شركات ملاحية جديدة توضح لنا أهمية قناة السويس بالنسبة لتجارة العالم ، وتعطى لنا صورة أكثر وضوحاً للدوافع الاستثمارية وراء استغلالها ومحاولة المحافظة عليها مفتوحة لتلبي طلبات الاستثمار .

أدى افتتاح قناة السويس الى ثورة في صناعة بناء السفن ، ذلك أن قناة السويس إحدى ملامح العصر الحديث في التطور الصناعى والاهتمام بالتجارة والمخطوط الملاحية والتمنافس على المواد الخام ورخص أجور النقل البحرى وخفض أسعار التكلفة والمنافسة . فإذا كان تطور استعمال البوصلة البحرية قد أدى الى الكشف الجغرافية فى القرن الخامس عشر ، كذلك أدى تطور بناء السفن واستخدام البخار فى تسيير السفن الى ثورة فى النقل البحرى فى السبعينات من القرن التاسع عشر .

وأقبلت السفن على استخدام قناة السويس أكثر فأكثر ، كما أدى افتتاح القناة الى سرعة استبدال السفن الشراعية بالسفن البخارية ، والنخلص من كثير من السفن الشراعية وبناء سفن جديدة أكثر تناسبا وملاحية لعبور القناة (١) .

وقد بلغت نسبة السفن الشراعية فى عام ١٨٦٩ (٨٥ ٪) من الاسطول التجارى العالمى (٢) .

(1) Hallberg , Op. Cit., p. 377—378.

(2) Poydement, Henri, Le Canal De Suez: Paris. 1955.

كذلك تقدم فن العمل فى الترسانات البحرية فزاد متوسط حولة السفن
ومدة عملها نتيجة لاستخدام الحديد بدلا من الخشب فى بناء هياكل السفن .
كما ظهرت شركات الملاحة الكبرى التى تعتمد على رؤوس أموال ضخمة بزيادة
تطبيق هذه النظرية التقنية الجديدة وبعمل تنظيم أكثر فاعلية للحركة . وفى نفس
الوقت سهل إنشاء خطوط الاسلاك التلغرافية تحت البحر الصهقات التجارية
والمالية ، وجعل الأوروبيين يحصلون بسرعة على معلومات عن حالة الاسواق
خارج أوروبا ، كذلك منح الحكومات وسيلة الاشراف على عمل وكلائهم فى
البلاد البعيدة أو توجيهها بطريقة أكثر فاعلية . وهذه الظروف الجديدة ساعدت
على التوسع الاستعماري لاورب (١) .

وهكذا نجد أن قناة السويس إلى جانب أنها قد قصرت المسافة إلى الشرق ،
قد خفضت أيضا المسافة بين محطات التموين بالقمح التى إنتشرت على
طول الطريق الملاحي ، وهذا يساعد السفن التجارية على توفير فراخ أكبر
البضاعة بدلا من القراخ الكبير الذى كانت تشغله أماكن القمح بالسفينة نظراً
لطول الرحلة وبعد محطات القمح . وأقبلت السفن البخارية تستخدم القناة ،
ولا سيما أن السفن الشراعية لم يكن من السهل عليها الملاحة فى البحر الأحمر ،
وخصوصاً الأجزاء الشمالية منه والتى كانت خطرة ملاحياً لعدم إنتظام الرياح
وكثرة المنغور (٢) .

(١) بيب وبنوكال - تاريخ العلاقات الدولية ص ٣١٤ .

(2) Encyclopedia Britanica, Vol. 20 U.S.A. 1964.

راجع تحت مادة « Ship » ص ٥٢١ فصلاً مسبوها عن تطور بناء السفن .

وتبلغ الخطورة بالنسبة للسفن الشراعية أثناء هبوب الرياح الموسمية ، التي تكاد تشل حركة الملاحة فيها بسبب شدة رياحها التي تستمر حوالى ثلث السنة . وكثير من السفن الشراعية قد أجمعت عن للملاحة فيها أثناء هذه الفترة خوفاً من الغرق . ولذلك كانت روم التأمين على السفن الشراعية التي تسلك طريق قناة السويس عالية إذا ما قورنت بمشيلاتها التي تسلك طريق السكاب . فبينما كانت نسبة التأمين عليها عبر طريق السكاب تتراوح بين $\frac{1}{10}$ إلى $\frac{2}{3}$ كانت ترتفع إذا ما اتخذت طريق القناة فتصل إلى $\frac{1}{10}$. وأحياناً ما تصل إلى $\frac{1}{18}$ (١) .

ولهذا نجد أن كثيراً من التجار البريطانيين وملاك السفن أبدوا نظيرة متشائمة بعض الشيء عن النتائج المحتملة للطريق الجديد بالنسبة لمصالحهم الخاصة ، ذلك أن الخسارة الناتجة عن التحول السريع من الشراع إلى البعاز أدى إلى انخفاض سريع في رأسمال السفن الشراعية وبطبيعة الحال فإن ملاك هذه السفن فشلوا في تقدير هذا المطلب الحقيقي والشرعى العالم على حسابهم ومصالحهم الشخصية . وهذا أمر طبيعي بالنسبة للتطور التكنولوجى والأحداث المصاحبة له في كل تطور صناعى (٢) .

وقد التفت ملك هولندا لأثر قناة السويس على السفن الشراعية ، فطالب بعمل دراسة تتناول هذا الموضوع وخاصة أهمية أثره على دول شمال أوروبا . وانعقد مؤتمر لهذا الغرض وقام بدراسة لأنواع وحمولات مختلفة من السفن الشراعية والبخارية . فثلا سفينة شراعية حمولتها ٨٠٠ طن وعدد ركابها ٢٥

(1) Siegfried, Op. Cit., p. 120.

(2) Sargent, Op. Cit., pp. 53—54.

تقطع المسافة من (Cap Lézard) بشمال فرنسا إلى مضيق (Sonde) — بين جزيرتي سومطرة وجاوه — عن طريق السويس في ٩٠ يوماً . وعن طريق رأس الرجاء الصالح في ٨٤ يوماً أى يفارق ستة أيام ، وفي رحلة العودة من مضيق (سوندى) إلى (كاب ليزارد) عن طريق رأس الرجاء الصالح في ٧٩ يوماً وعن طريق قناة السويس في ٩٠ يوماً يفارق ١١ يوماً . وهكذا فقد أشارت هذه الدراسة إلى أن قناة السويس ليست لها أهمية بالنسبة للسفن الشراعية القادمة من شمال أوروبا أو أمريكا الشمالية إلى مضيق سوندى متجهة على سبيل المثال إلى سومطرة وجاوه ومانيل أو الصين أو حادثة مستخدمة طريق القناة . كما درس المؤرخ أيضاً أثر قناة السويس على السفن البخارية ، فوجد أن سفينة بخارية متجهة إلى مضيق سوندى عن طريق الرأس تستغرق ٧١ يوماً وعن طريق قناة السويس ٥٧ يوماً يفارق ١٤ يوماً . ونفس السفينة حادثة من سوندى إلى (كاب ليزارد) عن طريق الرأس تستغرق ٧٧ يوماً وعن طريق القناة ٦٠ يوماً يفارق ١٧ يوماً لصالح القناة (١) .

وكانت السفن الشراعية — قبل افتتاح القناة — تُكوّن معظم الأسطول التجاري العالمى ، كما ذكرت ، في الوقت الذى كانت السفن البخارية تحتل مراحلها الأولى . بل كانت السفن البخارية تستخدم في نفس الوقت الشراع بالإضافة إلى دواليبها الدافعة ، التى تسير بالبخار ، وقد بلغ عدد السفن في عام (١٨٤٦) ١١١٢٨ سفينة ، كان من بينها ١٠٢ سفينة بخارية فقط أى بنسبة

(1) Fredric de Conink, Le Canal de Suez après l'inauguration.
Paris 1869. pp. 23-24.

١٨٥٥ م وفي عام ١٨٥٥ ارتفع عدد السفن البخارية الى ٢٩٩ سفينة بنسبة ٠.٣٥ / ١٠٠ . (١)

وإذا نظرنا الى حمولة السفن الشراعية الانجليزية في عام ١٨٦٩ نجد انها بلغت ٤,٦٧٧,٢٧٥ طن في الوقت الذي انخفضت فيه تلك النسبة في عام ١٨٧٩ فبلغت ٣,٩١٨,٦٧٦ طنًا بفارق يقل ٧٥٨,٥٩٩ طنًا ، أى ما يعادل ١٧ / ١٠٠ . وبالعكس نجد حمولة السفن البخارية الاجمالية المستخدمة عام ١٨٦٩ تساوى ١,٠٣٩,٩٦٩ طنًا قد زادت عام ١٨٧٩ فبلغت : ٢,٣٣١,١٧٥ طنًا . أى بزيادة قدرها ١,٢٩١,١٨٨ طنًا أى بنسبة قدرها ١٢٤ / ١٠٠ (٢) .

وهذه النصف الثاني من القرن التاسع عشر تطورا هظيماً في بناء السفن ، فقد أخذت الحول تستخدم البخار في تسيير السفن . فاستخدم في ياديه الامر في الملاحة الداخلية وفي الرحلات الساحلية القصيرة . ثم تطور وامتد نشاطه ليشمل الملاحة البخارية عبر الاطلسعلى . كذلك شهدت تلك الفترة انحصاراً في عدد السفن الخشبية لكي تفسح المجال للسفن الحديدية ثم السفن المصنوعة من الصلب (٣) .

ومن الغريب أن مسألة بناء السفن بالحديد قوبلت أول الامر بسخرية من وطن

(1) Siegfried, A. Op. Cit. p. 114.

(2) Bulletin Décadaire des assemblées. générales des actionnaires 1872—1899, Compte de l'exercice 1879. Inventaire general au 31. 12. 1879. p. 15.

(3) Day, Clive, Op. Cit. pp. 302—6.

الناس أن يبنءوا بالحديد قد جعلها تفرق بالإضافة إلى ارتفاع تكلفتها . ولكن بدأ الحديد يدخل بالتدريج فى صناعة السفن البخارية وأخذ يزداد بعد عام ١٨٥٠ كما أن معدل طفو السفن الحديدية يريد يكثى عن السفن الخشبية وتسهل السفن الحديدية حمل بضائع ثقيلة وتكاليفها الاقتصادية أقل وسرعتها كبيرة وتحملها كبدأ بالإضافة الى أنها أقل عرضة للحريق . كذلك يمكن بناء أى أبءاء بالحديد بعكس الخشب فعدد بطول ينقص أشجارها (١) .

كذلك أدخلت تحسينات على السفن البخارية العابرة للبحيطات والى كانت تسهر بضبط البخار المنخفض فأصبحت تستخدم « الضغط المرتفع » بعد عام ١٨٧٠ يكامل قوته لإداره الآلات المركبة المكونة من ثلاثة أو أربع مجموعات من (الساندرات) ثم أخذ حجم السفن يزداد باستخدام الصلب الرخيص الذى كان بمثابة ثورة فى فن بناء السفن منذ عام ١٨٧٥ . وكانت تسعة أعشار السفن البريطانية فى عام ١٨٨٠ ما تزال مصنوعة من الحديد ولكن انخفضت النسبة فى عام ١٨٩٠ إلى واحد على عشرين (٢) .

هذا وقد أمكن التغلب على الصعوبات الناشئة عن استخدام الحديد فى بناء السفن مثل مسألة العطف والتوازن وصيانة القاع من الصدأ ، وتصحيح الخطأ فى البوصلة الناتج عن الجذب المحلى . وأثبتت الحديد مع الزمن جسدانة فى السفن ليطيش أطول فترة من السفن الحديدية . وظن البعض أيضاً أن السفن الحربية

(1) Ibid: p. 306..

(2) Day, C. Op. Cit. p 306; cf.

Roux, C. J., Op. Cit. Tom. 2, p. 309.

الحديدية خطيرة ويمكن بسهولة أحيائها ولكن ثبت خطأ هذا الزعم بعد ذلك (١) .

ويظهر أثر تطور بناء السفن في إنجلترا في التقرير المقدم للبرلمان الانجليزي في عام ١٨٧١ فقد تم خلال هذا العام بناء ١٠٢٢ ، منها ٤٨٥ سفينة شراعية اجمالى حولتها: ٢٦٠،٢٦٠ طناً ، ٥٢٧ سفينة بخارية اجمالى حولتها ٢٣٠،٧٩٨ طناً . وكانت ٥١٠ سفينة قد صنعت من الحديد ، ٥٠٢ صنعت من الخشب (٢) .

وخلال الخمس سنوات التالية (لعام ١٨٦٧) تناقص عدد السفن الشراعية الى أكثر من النصف تقريباً ، كما انخفضت حولتها بنسبة ثلاثة أرباع اجمالى الحولة . بينما نجد العكس بالنسبة السفن البخارية فلقد ازدادت السفن المبنية خلال الخمس سنوات (١٨٦٧ — ١٨٧١) الى ما يزيد على النصف وازدادت بمجموعة الحولات الى ثلاثة أضعافها (٣) .

ومن المشاكل التي ظهرت نتيجة لاستخدام البخار في تسيير السفن ، مسألة الطاقة وهي الفحم آنذاك ، فكان من الضروري وجود عطات للفحم على طول الطرق الملاحية وخاصة في حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر وجنوب افريقيا وكانت إنجلترا تحتكر تجارة الفحم (٤) .

وكانت أما كن الفحمين بالفحم عن طريق السكاب قليلة ومرتفعة التكاليف ونتيجة لذلك ارتفعت المصاريف الخاصة بتموين السفن بالفحم بالاضافة الى

(1) Encyclopedia Britanica, Op. Cit. Vol. 20 p. 526.

(2) B.D. No. 12, 22. 4. 1879. pp 3—4.

(3) B. D. No. 30, 29. 10. 1872, p. 4.

(4) Bowden & Others, Op. Cit. p. 400.

أن فراغات كبيرة كانت تشغلها أماكن الفحم والاحتياطي، كل ذلك زاد من أسعار التكلفة للسفن البخارية وأصبحت غير مربحة . أما عن طريق السويس فمما كانت السفن تمر بالفحم عن طريق جبل طارق ومالطة وبور سعيد والسويس وعدد بأسعار مناسبة . بالإضافة إلى توفير الفراغات المشغولة باحتياطي الفحم لكي تستخدم في نقل البضائع . هذا وقد صاحب افتتاح القناة ازدياد في إنشاء السفن الحديدية ذات الرفاس للتجارة مع الشرق (١) . وقد أحدثت السفينة البخارية بظيعة الحال ، العالم بوسيلة أكبر وأصرع كثيراً لنقل التجارة العالمية عن طريق البحر أرخص طرق النقل وأمكن للسفينة البخارية السهر في البحر في أي وقت وأي اتجاه دون الاعتماد على الرياح أو التقيد بها مما ساعد على زيادة سرعة حركة التجارة على اتباع طرق أنصر للتجارة البحرية

== قبل إنفتاح قناة السويس بلغ سعر الطن من الفحم في إنجلترا ١٠ شلن بينما كانت سعره في سفوطرة ٦٠ شلن واقترح البعض تخفيض سعر الفحم خارج إنجلترا بنقله إلى المحيط الهندي وهذا يكلف ١٥ شلن لطن الواحد . كما اقترح البعض الآخر أن يتم نقل الفحم عبر مصر من الاسكندرية لقاهرة عن طريق النيل ثم يحمل بالبحر الأحمر . وقد قدوت تكاليف نقل الفحم حتى ذلك الميناء ٣ جنيهات استرليني لطن وكانت السويس مركزاً لتحويل الفحم حيث أنشئت المستودعات الضخمة لتحويل السفن البخارية في البحر الأحمر وكانت إنجلترا ترسل الفحم للاسكندرية وينقل منها في قارعة الحمودية وفرع رشيد لقاهرة ومنها إلى السويس حيث تحمله قوارض الجبال . راجع :

Sargent, Op. Cit. p. 44.

(1) Great Canals of the World, O. P. Austin, From the summary of commerce and finance from May 1902.

Treasury of department. p. 4053.

دون إعطاء وزن كبير للصعاب التي كانت تواجه الملاحة الشراعية ، سواء من ناحية الرياح أو غيرها .

ولم يقتصر التقدم في بناء السفن البخارية على الجانب التجاري فقط بل أدى أيضا إلى التقدم السريع في بناء السفن الحربية بما حكان له نتائج بعيدة المدى بالنسبة للتوسع البحري .

ولقد تحقق الاضطراب المستمر في حركة السفن عبر قناة السويس من نصف مليون طن تقريبا في السنة الأولى للافتتاح إلى حوالي عشرة ملايين طن عند نهاية القرن التاسع عشر نتيجة التقدم المستمر في بناء السفن وتطور البخار على الشراع وتفضيل طريق قناة السويس على طريق رأس الرجاء الصالح (١) .

جانب آخر يهمنا دراسته ولم يحظ بالدراسة من المهتمين بدراسة قناة السويس ألا وهو ظهور شركات ملاحية عديدة بعد افتتاح قناة السويس سواء سواء في الدول الواقعة على حوض البحر المتوسط أم الروسية أم دول غرب أوروبا والأمم المتحدة . كل تلك الشركات كانت لها دور كبير في الأحداث القادمة المتعلقة بالصراع حول استغلال قناة السويس .

فإذا نظرنا إلى حركة الملاحة في القناة عام ١٨٧٠ م نجد أن ٤٨٦ سفينة قد عبرت القناة وكان ترتيب الدول من حيث عدد السفن المارة بها كما يلي : إنجلترا — فرنسا — مصر — النمسا — تركيا — إيطاليا — إسبانيا — هولندا —

أمريكا — الدانمرك — اليونان — البرتغال — روسيا — زونبار (١) وفي العام التالي عبرت القناة ٧٦٥ سفينة كان ترتيب الدول حسب أهميتها كما يلي : إنجلترا — فرنسا — النمسا — إيطاليا — تركيا — مصر — روسيا — اسبانيا — روسيا — هولندا — بلجيكا — البرتغال — الدانمرك والنرويج (٢).

ولم تكن الشركات للملاحة بحمول من حكوماتها ، بل كانت في بعض الأحيان لها سلطات قوية على حكام ذلك العصر . فاذا نظرنا على سبيل المثال إلى شركة الهند الشرقية التي أسست في همد للملكة اليزابيث نجد أنها لم تصبح فقط شركة تجارية كبيرة ولكنها استطاعت من مقرها في شارع Leadenhall ، في لندن أن يتحكم مجلس الإدارة في الامبراطورية . وأصبحت تجارة أوروبا مع الشرق الأقصى في أيديهم بصفة أساسية وأسسوا أساطيلاً تجارية وكانت سفنه من أدق وأحسن السفن صناعة وتصميماً في ذلك الوقت وهم السلف للخطوط للملاحة الحديثة (٣) . وكانت تلك الشركة تؤيد مشروع قناة السويس وأعلن مجلس

(١) وتفصيل عدد السفن كالآتي : ٣١٤ إنجليزية ، ٧٥ فرنسية ، ٣٣ مصرية ، ٢٦ نمساوية ، ١٧ تركية ، ١٠ إيطالية ، ٥ أسبانية ، ٢ هولندية ، ١ أمريكية ، ١ يونانية ، ١ برتغالية ، ١ روسية ، ١ زونبارية ، ١ دانمركية — وأجمع :

Bulletin Décadaire No. 6, 22 2. 1872. p. 2.

(٢) وتفاصيلها : ٥٠٢ سفينة إنجليزية ، ٦٦ فرنسية ، ٦٣ نمساوية ، ٤٧ إيطالية ، ٣١ تركية ، ٢٢ مصرية ، ٧ ألمانية ، ٥ أسبانية ، ٥ روسية ، ٥ هولندية ، ٤ بلجيكية ، ٢ برتغالية ، واحدة لكل من الدانمرك والنرويج — أنظر المرجع السابق نفس الصفحة .

(3) Evan, Alfred Dudley : Transport, its history and economic London 1946, pp. 74—75.

إدارتها أنه يشعر دائماً باهتمام كبير ورغبة أكيدة في نجاح أي مشروع يمكن أن يسهل وسائل الإتصال بين بريطانيا العظمى وبين الهند . وكذلك أيدت شركة (Peninsular and Oriental Steam Navigation) مشروع قناة السويس (١).

وهنا نجد أنفسنا أمام فزايدة مهمة للتجارة الامبريالية منها صناعة بناء السفن والمراجل البخارية تقوم بها مؤسسات كبيرة وراءها رأسمال ضخم ويشرف عليها أشخاص يدرسون سياسة التوسع لأنهم يستفيدون منها . ولصناعة السفن التجارية واضحة وأكيدة تجعلها في صف الامبريالية ، ويتضح هذا في مطالبة مصانع السفن بتنفيذ سياسة تقديم الإعانات لها من قبل الدولة لكي تسهم في صناعة السفن البريطانية وفي سلامة الامبراطورية والدفاع عنها (٢).

فقبل افتتاح قناة السويس كان هناك خطان ملاحيان (١) خط P&O البريطاني و(٢) المساجيري مارتيم الفرنسي (Messageries Maritimes) ، وكان لهما النفوذ الأكبر في حوض البحر الأبيض والبحر الأحمر (٣) . ولكن بعد افتتاح قناة السويس سارعت كثير من الدول المستفيدة من هذا الممر الملاحى العالمى بإنشاء خطوط ملاحية جديدة لنقل بضائعها مباشرة بدون وسيط أو الاعتداد

(1) Hoskins, British Routes, Op. Cit. pp. 314-5.

وأنتظر أيضاً : ابراهيم صقر : المستقبل الاقتصادى لقناة السويس .

(٢) هوبسون ، الامبريالية - ترجمة عبد الكريم ، سلسلة - كتب « الفكر السياسى الاشتراكى » ، القاهرة بدون تاريخ - ص ٥٦ - ٥٧ .

(3) Great Canals, Op. Cit. p. 4083.

على خطوط ملاحية أجنبية . وسارعت شركات ملاحية هندية إلى تحويل مسار خطوطها لتمر عبر القناة إلى الشرق الأقصى كما سارعت في نفس الوقت إلى زيادة عدد رحلاتها وكذلك عدد سفنها . وهكذا ظهرت مصالح اقتصادية ضخمة بين الشركات الملاحية .

فبالنسبة للشركات الملاحية البريطانية نجد كبرى تلك لشركات آنذاك وهي شركة : (P & O) وقد استغادت من افتتاح قناة السويس ، وأصبحت تملك سفناً عديدة وأحواضاً كثيرة ومستودعات في إنجلترا وكلكتا وبمباي وسنغافورة وهنچ كنج واستراليا (١) . وأخذت الشركة في إنشاء خطوط ملاحية منتظمة بين الهندية وبرنديزي (Brindisi) ومصر وعبر قناة السويس إلى بمباي ومدراس وكلكتا عبر المحيط الهندي وإلى ملبورن وسدني بأستراليا ، وعبر خليج البنغال خلال مضائق ماقا (Malacca) إلى هونج كونج وشنغهاي وبوكوهاما . حيث ربطت بالخط الملاحي للسفن البخارية الأمريكية : American Pacific

(١) ومؤسس هذه الشركة كل من Anderson & Willcox وبدء بخط ملاحي منتظم مع شبه جزيرة ايبيريا مع البرتغال واسبانيا وقام بنقل البريد من ايرلندا الى مملكة اسبانيا وسيمت الشركة اول الامر باسم Peninsular Steam Navigation ثم حصلت الشركة على احقية نقل البريد الحكومي من انجلترا للاسكندرية ولكن الجانب الهندي ظل بدون حل والرسائل التي تحملها حركة الهند الشرقية فيما بين السويس وبمباي لم تكن مناسبة ولكن نجحت شركة P & O في سبتمبر ١٨٤٢ في بدء رحلات بخط ملاحي منتظم بين كلكتا ومدراس وسيلان والسويس . وجاء في العقد الموقع بين الشركة والحكومة البريطانية في ١ يناير ١٨٥٣ أن تقوم الشركة بنقل البريد مباشرة بين إنجلترا والاسكندرية والسويس وكلكتا وهونج كونج وسنغافورة وسيدني ستة مرات في السنة . راجع :

Hurd, Archibald, The sea traders London, 1922, pp.

Steam - Ship (١). كذلك استحوذت تلك الشركة على حركة نقل الركاب الى الهند والشرق الأقصى (٢). وأخذت الشركة تصرّحاً من الحكومة عام ١٨٧٤ م باستمرار نقل الخدمات البريدية عبر قناة السويس، ونتيجة لاختصار الطريق فإن وزراء حكومة جلالة الملك طلبوا تخفيض الإعانة المالية السنوية المقدمة للشركة نتيجة لاستفادتها من اختصار الطريق. في مقابل استمرار إعطائها امتياز النقل عبر القناة وتنظيم رحلاتها بعبور سفينتين كبيرتين في القناة أسبوعياً بالإضافة إلى سفينة أخرى أسبوعياً من البندقية إلى بمباي. وجاء في التقرير المقدم للجمعية العمومية لحلة أسهم قناة السويس ما يؤكد زيادة نشاط شركة P & O خلال السنوات الثلاث لافتتاح قناة السويس (١٨٦٩ - ١٨٧١) زيادة عظيمة، حيث عبرت ٧٥ سفينة من سفن الشركة للقناة في عام ١٨٧٤ بلغ إجمالي حملاتها تسعين ألف طن (٣).

هذا وقد ظهرت ظروف ملاحية بريطانية جديدة ربطت إنجلترا وأوروبا بالهند والشرق الأقصى ومن تلك الشركات الجديدة شركة (City Line) وربطت

(١) المصدر السابق ص ١٧٩ - ١٨٠ ويذكر المؤلف أن وأسماء الشركة بلغ ٤ ملايين جنيه وعدد الساهمين ٢٠٠٠ ولم يذكر السنة - وربما يكون سنة تأليف الكتاب وهو عام ١٩٢٢.

(٢) بانت مجموع حولة سفنها الصافية ثلاثة ملايين طناً وقدرت بموالى $\frac{1}{4}$ من مجموع حولات السفن الهامة لقناة - قامت بها تلك الشركة - أنظر :

Hardy, A. C., Seaways and Sea Traders, London, 1927, p. 70.

(٣) Bulletin Décadaire, No: 130 - 2 Aout, 1875, p. 5,

بين ليفربول وكلكتا وأضافت أربع سفن جديدة لأسطولها كذلك الخط الملاحى (Monselle Henderson Line) يربط جلاسجو برايمون وكذا الخط الملاحى (Ocean Steamship Company) الذى حول الخدمة النصف شهرية فيما بين ليفربول والصين الى خدمة أسبوعية (وأضاف سبع سفن جديدة لأسطولها) وخط (Anchor Line) الذى يسير من جلاسجو الى بمباى (أضاف خمس سفن) والخط الملاحى (The British India Steam Navigation Co.) قد مد خدماته الملاحية لتشمل كلكتا وكراتشى والخليج العربى (وأصبح مجموع سفنه عشر سفن). وكذلك خط (Harrison Line) الذى أنشأ خطاً ملاحياً منتظماً الى كلكتا. وخط ملاحى جديد باسم (The Star Line) الذى نظم خدماته بمائة. والخط الملاحى (The Hall Line) الذى خصص أربع سفن للخدمة فيما بين ليفربول وبمباى. كذلك الخط الملاحى (Glen Line) من ليفربول الى بمباى وكلكتا. وخط ملاحى باسم (Anchor Line, Wilson-Line) أيضاً من ليفربول الى بمباى. وخطا (Ben Line, Glen Line) من إنجلترا الى الصين. والخط الملاحى (Persian Gulf) الخليج العربى، وخطوط:

| | |
|--|-----|
| Victorian Line | — ١ |
| Thames and Merrey Line | — ٢ |
| Anglo Australasian Co. للعمل مع استراليا (١) | — ٣ |

(1) Bulletin Décadaire No. 130, pp. 4-5, 2 Aout 1875,

Ibid, No. 163, 2 July 1876 p. 3

Ibid, No. 341, 12 Juin 1884 pp. 4-5

No. 448, 2 Juin 1884 p. 633.

وأيضاً :

والعدد :

أما بالنسبة لفرنسا فقد أراد التجار الفرنسيون حتى قبل إفتتاح قناة السويس وذلك في عام ١٨٤٤ إنشاء خط ملاحى جديد منتظم بين مرسيليا واسكندرية لينافس خط الملاحة البريطانى الذى يسهر من موانى إنجلترا الى الاسكندرية ماراً بالطقة . ولم يعارض محمد على فى إنشاء هذا الخط البحرى لأنه يجعله أقل اعتماداً على سفن شركة (P & O) البريطانية فى عمليات الاستيراد والتصدير (١). وبعد إفتتاح قناة السويس الملاحة أصبحت بمباى تستورد بضائعها من فرنسا مباشرة وليس هناك أرقاماً ملحوظة فى واردات بمباى من فرنسا سوى الخزوف والمشروبات الروحية وهذه كانت تصل إليها على أساس أنها مصنوعات بريطانية لأن فرنسا تصدرها لإنجلترا وهذه بدورها تعيد تصديرها لتمتد على أساس أنها مصنوعات بريطانية إلا أنه بعد إفتتاح خط ملاحى مباشر يربط بمباى بموانى فرنسا على البحر المتوسط تغير الوضع لصالح المنتجين والتجار الفرنسيين (٢).

ومن كبريات الشركات الملاحية الفرنسية فى حوض البحر الأبيض المتوسط شركة : (Compagnie des Messageries Maritimes) التى قامت بزيادة عدد سفنها بعد إفتتاح القناة لتقوم بالخدمة فيما بين موانى فرنسا وأستراليا ونيوزكاليدونيا وقد قامت هذه الشركة برفع قنصلية حدة قناة السويس فى مسألة رسوم المرور (٣). ومن الخطوط الملاحية الفرنسية الجديدة التى أنشئت بعد إفتتاح قناة السويس نجد شركة :

١ — « La Ligne Francaise » التى ربطت مرسيليا بسواحل شرق

(١) عهد الوزير الشناوى - قناة السويس والتجارة السياسية - ص ٤٤ .

(2) Bulletin Décadaire, Op. Cit. No. 101, 12.10.1874 p. 2.

(٣) أنظر الفصل الخامس بمسألة رسوم المرور .

أفريقيا وتكونت من ٤ سفن .

٢ - وشركة : *Compagnie Havraise* ، من الهافر الى الهند الصينية
(*Cochin Chine*) .

٣ - وشركة : *Compagnie Fraissinet* ، أيضاً للعمل مع الهند الصينية

٤ - وشركة : *Compagnie Nationale de Marseille* ، للعمل كذلك
مع الهند الصينية .

٥ - وشركة *Mesmier et Cie* للعمل مع الخليج العربي .

٦ - وشركة : *Compagnie Commerciale Francaise de Transport*

٧ - وشركة : *Compagnie Francaise Steamers de Quest* وذلك
حتى ميناء بمباي (١) .

كذلك كانت قناة السويس بالنسبة للموانئ الإيطالية فرصة في نظر رجال
التجارة لاستعادة عظمتها التجارية الى افقدتها بكشف الطريق البحري . حول
رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن الخامس عشر . فوجد غذاء لفتح قناة السويس
للاحة . أن الحكومة الإيطالية قد شكلت لجنة من أشخاص متحمسين
لدراسة مسألة الخطوط الملاحية البريدية التي تسام فيها الممرات ، وكذلك الاتفاقيات
المبرمة بين الحكومة والشركات الملاحية التي تقوم بالخدمة بين الموانئ الإيطالية
المختلفة والتي ينتهي عقدها عام ١٨٧٧ م . ومن بين تلك الاتفاقيات اتفاقية مع

(1) B D. , No. 163 , Août 1876 p. 3, Cf. No. 341, 12 Juin

1881 pp 4-5, No. 448, Juin 1884 p. 633.

شركة P & O التجارية والتي اسندت اليها الحكومة البريطانية عملية نقل البريد من الهند مارة بإيطاليا أقصر طريق إلى إنجلترا ، وكانت مساهمة الحكومة الإيطالية باستئجار هذه الشركة الأجنبية نتيجة لحاجة الحكومة للملحة في افتتاح طريق — دون أدنى تأخير — يربطها بالهند . وذلك حتى تصبح الهندية أم موانئ إيطاليا وكذلك أكبر مستودع تجارى في البحر الأبيض . وقد أعلنت الحكومة الإيطالية بأنها ستسمح لشركة P & O بمواصلة رسو سفنها في ميناء البندقية حتى في حالة انقطاع مساهمتها فيها . هذا وقد أخذت الحكومة الإيطالية تزداد اقتناعاً بأنه قد جاء الوقت لكي تتولى فيه الشركات الملاحية الإيطالية الاستعداد بكافة قواها للوقوف عمل شركة P & O . فإذا ما امتنعت شركة P & O عن الرسو بالبندقية عندئذ فإن شركة « Rubattino » الإيطالية — وهى كبرى الشركات الملاحية الإيطالية — تستطيع وبسرعة ربط هذا الميناء بالخط الملاحي الكبير إلى بمباى . وأثبت الخط الجديد أهميته ، فقد نقلت الشركة الإيطالية عام (١٨٧٢) تسعة آلاف طن من البضائع وارتفع هذا الرقم إلى خمسة عشر ألف طن في العام التالى ثم ازداد إلى تسعة عشر ألف طن عام (١٨٧٤) ولذا فإن هذا الخط الملاحي انتظم بمسافة دورية شهرياً ، وتقدر الحركة للتجارة بين الموانئ الإيطالية وبمباى بملايين الجنيهات . هذا بالإضافة إلى ان اضطراب نمو وتطور الحركة التجارية الدولية جعل من الضروري قيام رحلات عديدة بين إيطاليا والهند (١) .

(١) إن المبادر والوارد مع ميناء بمباى حوالى ٦٤١٥ طناً أقيمتها ١٠٠٥ مليون فرنك (من نوانى ليفورنو Livourno ١١٠٠ طن وميناء نابلى ٢٧٠٠ طن) بقيمة ٦٩١.٠٠٠ فرنك (وصدر من تلك الموانئ عام ١٨٧٤ إلى بمباى ٢٢٧٤ طن بضائع ومن بمباى إليها مبلغ ٩ مليون فرنك . أنظر :

وقد تقدم وزير الأشغال العامة الإيطالي لمجلس النواب الإيطالي في جلسة ١٨٧١ ديسمبر بمشروع اتفاقية بين الحكومة وشركة الملاحة الإيطالية Rubattino لمد خدماتها من موانئ إيطاليا إلى مصر والهند (١). كذلك نجد الخط الملاحي الإيطالي Rubattino يقوم بنقل طرود التبغ من ميناء مرسيليا وبوردو Bordeaux إلى بمباي (٢). هذا وقد نشرت جريدة (La Nazione) الإيطالية عن المشروعات الإيطالية الجديدة (مخصوص استغلال قناة السويس) إنشاء خط ملاحى جديد باسم : « Messageries Maritimes Italiennes » برأسمال قدرة عشرة ملايين فرنك وبأسطول تجارى يسهر بالبواخر من الطراز الأول وبهذا الأسطول يمكن ربط موانئ إيطاليا (جنوا والبندقية) والموانئ الأخرى - بالهند والصين وأستراليا عبر قناة السويس - وأضافت الصحيفة، أنه قد يساهم أمريكيون في رأسمال بناء سفن تلك الشركة ، وأنه سيكون في مقدور هذه الشركة إعادة الموانئ الإيطالية لظلمتها القديمة (٣).

وفي جنوا أسست شركة « Lloyd Italian » والتي لم تكن تملك سوى سفينتين (٤) قامت بافتتاح أول خط ملاحى من إيطاليا إلى الصين وأخذت سنها تزداد عاماً بعد عام في هذا الخط (٥).

(1) B. B. Le Canal de Suez, N^o. 3, 22. 1. 1872 p. 4.

(2) Ibid. No. 101, 12—10—1874 p. 2.

(3) Ibid. No 34, 2. 12. 1872 pp. 4—5.

تقلا من جريدة (La Nazione) الإيطالية والتي نقلت بثورها عن الجريدة الأمريكية: New-York Daily Bulletin.

(٤) هما السفينة Firenze والسفينة Livorno ثم اشترت سفينة ثالثة Glensannoux

(5) B. Décadair Op. Cit. No. 12, 22. 4. 1872 pp. 2—3,

No. 163, 2. 7. 1876 p 2.

وإطبيعة الحال فقد فتحت قناة السويس المجال لإيطاليا لإنشاء مستعمراتها الصغيرة في «عصب» على سواحل البحر الأحمر قبيل الاحتلال الإنجليزي لمصر. وكانت إيطاليا تعتقد الأمل على مستعمرة «عصب» لحلق محطة بحرية لها قيمتها بين أوروبا والشرق الأقصى وإنشاء مركز تجارى يتصل بالعجشة ولتخلق قاعدة للتوسع السياسى والاقتصادى عندما تعين الفرصة. (١) فقد كانت شركة رويانفو الإيطالية تمتلك هذا الخليج منذ عام ١٨٧١ (٢) لكن الحكومة الإيطالية استولت عليه فى عام ١٨٨١ وأخطرت الحكومة البريطانية فى نفس الوقت بذلك ولم تشر بريطانيا معارضة أمام إيطاليا فى هذا الشأن (٣).

أما النساء فقد تعلمت من الأخرى للاستفادة من هذا الطريق المائى الجديد. فنجد قنصل النمسا فى السويس يصرح بأن البضائع النمساوية مثل الأقمشة القطنية والحديد والصلب والمواد المختلفة مثل الحبال والصابون والدقيق والبسكويت والسكرحول إلى غير ذلك، من الممكن أن نجد لها مخرجا سريعا ومستمر إلى البلاد الواقعة على سواحل البحر الأحمر. لذلك يجب إنشاء علاقات تجارية مع تلك الدول. وتعلق الصحيفة الإيطالية التى أوردت هذا التصريح، أن على إيطاليا التى لديها الكثير من المنتجات المذكورة، غزو تلك الأسواق التى ستكون بمثابة مخرج جديد للمنتجات الإيطالية (٤).

(١) جلاله يمينى - سواحل البحر الأحمر والتسلط البريطانى على مصر - جلسة الدراسات الأفريقية سنة ١٩٦٠ المكتبة الأثرية ص ٦٩.

(2) Corce, Benedetto, Histoire de L'Italie contemporaine (1871-1915) Paris 1929, p: 139.

(3) Granville to Paget, 9.3.1881 Parl. P. Egypt. No. 15 (1882) Nos. 18, 17.

(4) B.D., Le Canal de Suez Nov 30, 22.10.1872 p: 3.

فالأمبراطورية النمساوية كان لها ميناء تريستا على البحر الادرياتي منفذها التجاري على البحر الأبيض المتوسط وكان هذا الميناء يرتبط بخط جديدي من فينا حتى تريستا . لهذا كانت النمسا من المهتمين بحرية الملاحة في نهر الدانوب ك رابط رئيسي يربطها ببقية دول العالم وكان النهر يحمل التجارة أكثر من الخط الجديدي (١) .

ومن الشركات الملاحية النمساوية الجديدة نجد شركة Lloyd Austriens التي نقلت البضائع من ميناء البندقية الى الهند خلال عام ١٨٧١ بما قيمته ٦.٣٧٩٢.٥٠٠ فرنكا (٢) .

ونجد أن حكومة النمسا تقدمت الى الرايخستاج (Reichstag) باقتراح من أجل جعل تريستا ميناءاً حراً، كما تسلمت شركة (الريد النمساوية) للملاحة البحرية أمانة مالية من الحكومة لإنشاء خطين ملاحيين جديدين الى بمباي وريودي جانيرو (٣) وأصبحت شركة (Lloyd-austro Hongroise) النمساوية من كبرى الشركات للملاحية النمساوية وازداد عدد سفنها عاماً بعد عام لتربط ميناء تريستا بميناء بمباي والهند وهونج كونج (٤) .

كذلك نظمت الشركة الاسبانية للملاحة (La Ligne Espagnole) خطاً ملاحياً فيما بين ليفربول - برشلونه - مانيير وترايبست سفنه طاماً بعد

(1) Taylor, A.J.P., 'The struggle for Mastery in Europe p. 228.

(2) B.D. Le Canal de Suez No. 6, 22-2-1872, p. 3.

(3) Ibid. No. 5, 12-2-1872 p. 2.

(4) Ibid. No. 30, 2-8-1875 p. 4; No. 341, 12-6-1 p. 4.

No. 448, 2-6-1884 p. 633

عام وأتى بنتائج عظيمة . وكانت هناك شركة ملاحية جديدة في دور التكوين
لتحيط برشلونة مباشرة بالقلبين . كذلك خط/ملاحى باسم (Marquis de Copiap) .
من ليغريبول — أسبانيا — الفلبين (١) .

أما روسيا فقد استفادت أيضاً من افتتاح قناة السويس ، فذكرت جريدة
(Osservatore Triestino) النمساوية ، بأن روسيا تنظر بعين الاهتمام
لقناة السويس ، فلى الرغم من عدم مساهمة روسيا في مشروع قناة السويس
وتخاذها منه موقفاً سلبياً — نظراً لحساسية إنجلترا للمشروع وتأيد فرنسا
له — إلا أنه بعد أن أصبحت قناة السويس واقصاً ، قامت روسيا بدراسة
ما يمكن أن تستفيدة من هذه القناة من حيث إختصارها للمسافات .

قناة السويس لم تكن ذات نفع فقط لإنجلترا وفرنسا وإيطاليا والنمسا مع
الهند والشرق، بل هى أيضاً ذات نفع وقائدة أكبر بالنسبة لميناء أوديسا الروسى
الواقع على البحر الأسود ، إذ جعلت قناة السويس من ميناء أوديسا أقرب
ميناء للشرق الأقصى بالمقارنة مع البلاد المذكورة . وأصبحت أوديسا الميناء
المفضل للتجارة مع الشرق الأقصى . فالسفينة التى تغادر ميناء أوديسا متجهة
الى الصين عبر قناة السويس توفر ٥٠٠ ميلاً عن سفينة أخرى تقوم من
ميناء مرسيلا و ٢٠٩٠ ميلاً أقل من سفينة تقوم من ميناء ليغريبول .
فى الوقت الذى يصبح فيه ميناء أوديسا بعد فتح قناة السويس للملاحة — الميناء
الأوروبى الأكثر قرباً للصين واليابان — فإنه عن طريق استخدامه الطريق القديم
عبر جبل طارق وطريق رأس الرجاء الصالح يكون أكثر الموانئ تطرفاً وبعداً .
وهكذا فتنظر روسيا الفرصة المتاحة لموقع ميناء أوديسا بعد فتح قناة السويس

(1) Ibid. No. 5, 12.2.1872, p. 2 No. 163, 2.7.1876 p. 3
No. 448, 2-6-1884 p. 633.

لتقوم بإنشاء خط ملاحى وشركة ملاحية لها سفن منتظمة لربط أوديسا بالشرق الأقصى واليابان والصين وفلاديفوستك. وقد ردت تكاليف تدعيم هذا الأسطول بمبلغ ٨٠٠.٠٠٠ روبل (أى ما يقدر بحوالى ثلاثة ملايين ومائتى ألف فرنك) (١). وهكذا أدى افتتاح قناة السويس إلى تحويل مسار بضائع هامة مثل القطن المشحون للروسيا والذي كان يصل أولا^٢ لإنجلترا لتصنيعه ثم إعادة شحنه ثانية إلى سانت بطرسبورج. ولكن بعد فتح قناة السويس للملاحة نجد أن بضائع الهند تصل لميناء أوديسا مباشرة عبر قناة السويس. ومن أوديسا إلى موسكو وفى هذا تقصر للمسافة وسرعة فى الوقت وتكلفة أقل (٢).

هذا وقد قام مندوبون روسيون بالبحث فى إنشاء خط ملاحى مباشر فيما بين يوكوهاما وشنغهاي وأوديسا وقاموا فعلا بإنشاء خط ملاحى كبير بسفن بخارية (٣). هذا بالإضافة إلى ازدياد حركة النشاط بين روسيا ومستعمراتها فى أمور (Amour) وجزيرة سخالين (Sakhalin) وكان من نتيجة ذلك أن أضيف ما يزيد عن عشرين سفينة بخارية لخدمة هذا النشاط الجديد ، مستقلة فى خدمتها عن الأسطول التجارى الأهلى : « Flotte Nationale ». وهذا أدى بطبيعة الحال إلى زيادة عدد سفن هذا الخط المتجه للشرق الأقصى عبر قناة السويس (٤).

(1) Buletin, Décadaire. No. 14, 12 Mai 1872 p. 4.

(2) Ibid. No. 3, 22 Janvier 1872 p. 3.

وراجع أيضا : الوقائع المصرية عدد ١٥ يناير ١٨٨٧ جريدة رقم ٦ من ١٧ (وهو ضمن مجلد بمكتبة بلدية الاسكندرية عام ١٨٨٧ - ١٠ ص ٤٧) .

(3) Bullet. Décadaire, C. S. No (1) 1.1.1872 p. 1.

(٤) تم استيلاء روسيا على إقليم أمور عام ١٨٥٨ وعلى جزيرة سخالين ١٨٥٣ راجع كتاب :

ومن الخطوط الملاحية الروسية نجد الخط الملاحي :

"La Compagnie Russe de Navigation à Vapeur et de Commerce"

وقد زاد هذا الخط رحلاته إلى بجاي وحلتين (١).

ولم يقتصر أثر قناة السويس فقط على دول حوض البحر المتوسط بل شمل أيضاً الجزر الهامة الواقعة في الطرق الملاحية فقد أوضحت التقارير الرسمية العائدة عن حركة الملاحة البحرية في جزيرة مالطة عام ١٨٧١ م زيادة كبيرة في عدد السفن التي دخلت موانئ مالطة التي كانت محطة هامة للنموين بالبحر، وهذه الزيادة العظيمة ناتجة عن إزدیاد السفن البخارية وإزدیاد سرعتها وإقبالها على الاتجاه نحو شرق البحر المتوسط بعد فتح قناة السويس لعبورها (٢).

وهكذا أدى إفتتاح قناة السويس إلى تغيير المركز الإستراتيجي والتجاري لجزيرة مالطة فقد تزايدت السفن التجارية البريطانية التي أخذت تسلك الطريق الجديد إلى الشرق ففوز ذلك من أهمية مالطة ليس فقط كميناء للزيارة ومحطة للنموين بالبحر، ولكنه في نفس الوقت كمرکز من مراكز القيادة Head quarters

= Alexis Krause, Russia in Asia; 1558 - 1899 London 1899.
p. 246., Bulletin Décadaire, Le Canal De Suez No. 341, 12
Juin 1881 p. 5.

(1) B. D. No. 163, 2 - 7 - 1876. p. 2.

(٢) دخل جزيرة مالطة عام ١٨٧١ ١٠٠ سفينة عربية بخارية، ١٢ سفينة بخارية، و١٧٣٣ سفينة بخارية بلغ اجمالي حركتها جميعا ١٠٤٨٩٠٣٦٢ طن بالإضافة الى ٢٩٤٧ سفينة تجارية حركتها ٥١٨٠٩٨٠ طن. ومجموع هذه السفن يبلغ ٤٦٨٠ سفينة مجموع حركتها ٧٠٠٨٣٤٢ طن، وفي العام السابق ١٨٧٠ لم يصل مجموع السفن التي دخلت موانئ مالطة من ٣٩١٢ سفينة اجمالي حركتها ١٥٠٤٣٤٠ طن - انظر :

Bulletin Décadaire de Canal de Suez No. 5, 12 - 2 - 1872 p. 2.

للأسطول البريطاني لحماية السفن البريطانية . وتقدم مركز إنجلترا وسيادتها على البحر الأبيض المتوسط . وسعت بريطانيا إلى توسيع وتمييق موانئها ، فاستمع يرسو السفن في أمان . وكذلك الإسراع في بناء الأحواض الجافة للأغراض التجارية ليقابل الزيادة في السفن الوافدة على الجزيرة وتقديم خدمات الإصلاح والصيانة لهذه السفن . هذا بالإضافة إلى الأغراض العسكرية . وهكذا فإن اختراع السفن البخارية بالإضافة إلى إفتتاح قناة السويس ساهم في رقاء هذه الجزيرة (١) .

وإذا إنتقلنا إلى غرب أوروبا نجد اهتماما كبيرا بقناة السويس لا يقل عن دول البحر المتوسط ، فألمانيا كانت إهتماماتها التجارية المباشرة مع الشرق قليلة الأهمية ولم تدهر إلا في الثلاثينات من هذا القرن عندما بدأ نمو حركة الاستعمار الألماني خصوصا مع شرق أفريقيا . فقد كان النشاط التجاري والتبشيري الألماني في شرق أفريقيا واضعاً قبل إفتتاح قناة السويس وكان لانتهاء الحرب البروسية الفرنسية أثرها في توجيه النشاط التجاري الألماني إلى شرق أفريقيا ومن مظاهر هذا النشاط تحويل قنصلية دول ألمانيا في زنجبار في سنة ١٨٧٠ إلى قنصلية تمثل إتحاد شمال ألمانيا ، ثم تحولت في سنة ١٨٧٩ إلى قنصلية الإمبراطورية الألمانية (٢) . ولكن مع ذلك نجد ألمانيا قد أعطت إهتماما بقناة السويس يسبق هذه الفترة . ففي عام ١٨٧٢م يجتمع مجلس إدارة الشركة الملاحية الألمانية :
(Compagnie Allemande de Navigation à vapeur)

(1) Laferla, A. U., British Malta, Vol I. pp. 273 - 274.

(٢) سيد وغلول هيدو - الانتشار البريطاني في كينيا (١٨٥٦ - ١٩٢٣) .
رسالة لمجلس غير منشورة من كلية آداب الاسكندرية عام ١٩٦٤ . ص ٤٩ .

في هامبورج للقيام بدراسة مسألة الإستفادة من قناة السويس كطريق ملاحى سريع ، وأشار أنه في بداية تكوين الشركة كان الهدف منها بناء سفن ذات أبعاد عادية تعمل فيما بين الموانئ الأوروبية المختلفة . ولكن جند تدهين السفينة الاولى للشركة : ATALANTA عرضت على الشركة عمليات شحن بحرية إلى سنغافورة والصين عبر قناة السويس . وقبلت العرض على الفور بدون تردد وشجعهم تلك الظروف على بناء باخرة أخرى « L'Olympia » ، وكان ذلك دافعا للشركة على إنشاء خط ملاحى منتظم مع الشرق الأقصى . ولم تتمكن سفن الشركة بادى الأمر من أخذ بضائع سوى من موانئ بيناتنج « Penang » ، وسنغافورة وهواج كونج وشنغهاى . وقد إنتهى مجلس الإدارة من ترتيبات تحديد « النولون » إلى موانئ الشرق الأقصى بتمريفة مباشرة . وقد إستقر رأى مجلس الإدارة على شراء سفن ذات أبعاد كبيرة لتلبية لإحتياجات الحركة الملاحية المتزايدة . هذا وقد قام مجلس الإدارة بدراسة وحساب مسألة لإرتفاع سعر الفحم وكذلك رسوم المرور بقناة السويس وغدرت تلك الإضافات بما لا يقل عن ١٢٠ ألف مارك فى العام . وإستقر رأى مديري الشركة على أنهم سيستهبزون فرصة الاجتماع القادم الذى سيعقد إما بالقاهرة أو بالإستانة لدراسة مسألة رسوم المرور بقناة السويس والذى ستكون المانيا ممثلة فيه ، عندئذ يمكن دراسة مسألة أمر رسوم المرور فى تخفيض مصروفات الشركة (١) .

وظلت هذه الشركة الملاحية الألمانية Deutsche Dampfschiff Reederei حتى الثلاثينات هى الخط الملاحى الذى يخدم فيما بين هامبورج وشنغهاى بأسطول

(1) B. D. No. 44, 12 Mars 1873 p. 4, et No 12 22 Avril 1873 p. 3,

ثدوره ثمان مئىن ثمر عبر قنائة السوئس . وفى عام ١٨٨٢م ثم إلغاء شركة البانوا :
 Hansa Compagnie عطلت ملاحى يمر عبر قنائة السوئس ، لامتداد الجلوت .
 وخط آخر باسم (Sloman Linie) للخدمة مع استراليا . وفى هذه السنة
 (١٨٨٢) بلغ إجمالى السفن الالمانية العابرة لقنائة السويس نسبة ٠.٢ / من إجمالى
 حركة السفن الاخرى ولكن مع نمو حركة الاستعمار الالمانى مع شركة أفريقيا
 لإزادات السفن الالمانية العابرة لقنائة فثلا فى عام ١٨٨٦م تفتتح شر
 (Norddeutsch Lloyd) خدمة برىدية مع شرق أفريقيا وامترياليا (١) .

وبطبيعة الحال أدى تطور نمو حركة الملاحة البحرية الالمانية إلى حسد وقلق
 فرنسا ، وبعد ذلك على صفحات الصحف . فلقد أثارى الصحف الفرنسية مسألة
 أثر توحيد ألمانيا وإيطاليا لجهودهما فى مسألة تخفيض التعريفة الجمركية بينهما .
 وراحت الصحف فى ذلك محاولة للقضاء على ميناء مرسيليا وحرمانه من التجارة
 العابرة التى ظلت تثرى الميناء قرابة قرنين . وتورد الجريدة الفرنسية أنها قد
 نشرت من قبل مقالا بعنوان : (شركة صناعية المانية ضد فرنسا) أوردت فيها
 فقرة من كتيب نشر فى بولن بخصوص إقتراح عن قنائة السويس جاء فيه :
 « من أجل استعادة ألمانيا لاستقلالها التجارى فى آسيا والتخلص من الاعتماد
 على إنجلترا وفرنسا ، يجب أن نكون إتحاد المانى من أجل إمتداد قنائة السويس ،
 إتحاد نستطيع من خلاله تقدم تجارتنا الكبيرة وصناعتنا من أجل رفاهيتنا » .
 وعلت الصحيفة بأن الهدف الواضح من ذلك هو قطف ثمار القنائة الملاحية الجديدة
 وأنها — أى الصحيفة — تعيد تذكير القراء بخطب (M. Sebel) وبسبائك
 فى الرينستاج البروسى عام ١٨٧٠م عندما صرح المستشار الالمانى :

ومن ناحية ثانياً فإن البدء هو أن تملك مواصلات مباشرة مع إيطاليا—صديقتنا—
والتي أتمنى لها دوام الاستقرار . . وأضافت الجريدة أن ألمانيا تبحث بل تشجع
د تريستا ، لكي تصبح ميناء منافسة لميناء مرسيليا — كراهية لفرنسا — فألمانيا
ساعدت على تطوير وإزدهار جنوا وفينسيا، وأهدت فوق ذلك أساطيل بحارية
في هامبورج، وبريم Brème (جنوب هامبورج) للتقليل من العبور تجاه الشمال
من ألمانيا . وإملاك خطوط ملاحية مباشرة من تلك اللواتي إلى الهند عبر قناة
السويس ، وأكدت الصحيفة عفاؤها من تكوين شركة ملاحية برأس مال كبير بهدف
الإستيلاء شيئاً فشيئاً على تجارة العالم (١).

كذلك تكونت في الهانرك شركة آسيوية للملاحة البخارية مع الصين والهند
وألمانيا . فاقداً أنشئ خط ملاسى جديد من السفن التجارية يتبع شركة
P & O فيما بين ميناء سوثهامبتون (Southampton) وميناء بمباي يمر
عبر قناة السويس (٢).

أما هولندا فقد أعلنت الشركة للملاحة الملكية الهولندية : La Compagnie
Royal Neederland — في ٣١ يناير ١٨٧١م — عن تسيير السفينة البخارية:
Princes Van Orange من أمستردام إلى (Batavia) عبر قناة السويس وهي
سفينة سريعة وتستغرق رحلتها ٢٦ ٣/٤ يوماً وتمود من نفس الطريق . وأعلنت
الشركة أنها طلبت من إنجلترا بناء سفينة بخارية جديدة لحسابها ، لتجسّن الخدمة

(1) B.D. No. 30, 29 October 1872 p. 1.

نظراً عن جريدة : L'interet public الفرنسية .

(٢) بدأ ذلك الخط في نهاية عام ١٨٧٢ أنشأ :

B. D. No. 7, 2 Mars, 1872, p. 3.

على هذا الخط الملاحي الجديد (١) .

ومن الشركات الملاحية الأخرى التي تكونت في هولندا وحصل عبر قناة السويس شركة (٢) :

• La Societe Neederlandaise Java, Le Rotterdam Lloyd •

ولم يقتصر الأمر على دول حوض البحر للتويزة وأوروبا بل تعداها إلى الولايات المتحدة الأمريكية فوجد الصحف تذكر أنه سوف تتكون شركة ملاحية تعمل فيما بين لندن ومضيق ملقا (Malacca) والصين . وأيضا بين نيويورك والمضيق والصين عبر قناة السويس ، وأن السفن في دور البناء في حوض Clyde تجهز لتكون مستعدة للعمل على هذين الخططين الملاحيين في مارس وأبريل ١٨٧٣ (٣) .

وكان الشاي الصيني والياباني المتجه إلى الولايات المتحدة وكندا يمر عبر قناة السويس . وقد وجد مستوردو الشاي في نيويورك أنه من المريح أن يأتي شاي الصين واليابان عن طريق قناة السويس (٤) .

هذا وكانت الولايات المتحدة الأمريكية تصدر البترول للشرق الأقصى عبر

(١) وبنايا (الاسم القديم العاصمة جاكرتا) إحدى جزر جاوه وسكانها ٥٣٣٠٠٠ نسمة آنذاك وكانت إحدى ممتلكات هولندا وأخر منتجاتها : السكر والبن ؛
أنظر جريدة قناة السويس ؛

B. D. No. 2, 11 Janvier 1872 p. 2.

(2) B. D. No. 130, 2 aût, 1875 p. 4.

(3) B. D. No. 35, 18. 12. 1872. p. 2.

(4) B. D. No. 97, 2. 9. 1874 p. 3.

وقد قدرت قيمة ما استورده أوروبا والولايات المتحدة آنذاك من الشاي الصيني والياباني ٢٥٠ مليون لييرة في العام بمبلغ ١٢٥ مليون دولار .

قناة السويس، وقد بلغ إجمالى ما صدرته في عام ١٨٧٨ الشرق الأقصى ٣٠٧٤٥٠١٢٠
 صنيحة بترول : « Caisse de petrole » وإرتفع هذا الرقم في عام ١٨٧٩
 فأصبح : ٥٠٢٧٨٠٧٩٤ صنيحة بترول (١) .

وهكذا استفادت الدول الصناعية الكبرى في مقدمتها إنجلترا أولى دول العالم
 الصناعية وقسدت من مزايا المور بالثناة فأصبح في استطاعتها الإتصال بسرعة
 وبثقلات شحن منخفضة نسبياً بأسواق الشرق الأقصى الواسعة حيث المواد الخام
 اللازمة لصناعات هذه الدول وحيث أسواق توزيع منتجات مصانعها وبذلك
 إزدادت المبادلات التجارية بين الدول الأوروبية الصناعية وبين دول الشرق
 الأقصى مما أدى إلى ازدهار الصناعة وإزدياد إنتاجيتها ومن هنا كان إستخدام
 قناة السويس في الملاحة البخارية من المواقف التي عملت على تدعيم الصناعة
 وتوسيعها وإرساء أسس الصناعة الحديثة في كثير من الدول .

الفصل الثالث

أهمية قناة السويس الاستراتيجية والتيارات السياسية التي أحاطت بها

— أهمية قناة السويس لـإنجلترا :

أ - قبل الافتتاح ويعدده .

ب - الاستراتيجية البحرية البريطانية وسياسة الارتكاز البحري شرق
وغرب السويس (البحر المتوسط والأحمر والمحيط الهندي
والشرق الأقصى) .

— أهمية قناة السويس لفرنسا .

— أهمية قناة السويس لإيطاليا وجهودها للاستفادة من افتتاح القناة . .

— أهمية القناة لروسيا :

أ - سياسة روسيا البحرية ومشكلة المنافذ البحرية .

ب - موقف إنجلترا من روسيا .

— نتائج الحرب الفرنسية البروسية على مركز قناة السويس :

أ - القناة إبان الحرب .

ب - نهاية السيادة الفرنسية وأثرها على مركزها في القناة .

ج - نتائج النصر البروسي على موازين القوى في أوروبا .

د - روسيا تلقى جياذ البحر الأسود وموقف إنجلترا .

هـ - أثر الحرب السجينية على مصر وتركيا وقناة السويس .

إذا كنا قد تحدثنا عن دور القناة في التجارة والاقتصاد العالمى ، فإنها أيضاً قد لعبت دوراً هاماً فى السياسة والإستراتيجية البحرية الدولية . ذلك ، أن قناة السويس لم تكن بمنأى عن الأحداث والعراصات الدولية ، فقد أثرت وتأثرت بموازن القوى الدولية آنذاك بل وستظل كذلك إلى يومنا هذا .

لذلك فإن الأهمية بمكان دراسة التغيرات السياسية التى أحاطت بالقناة فى سنواتها الأولى ، وإلى أى حد برزت أهميتها السياسية والأستراتيجية فى تلك الأحداث الدولية .

وسنركز الدراسة هنا على القوى البحرية الدولية التى تهتمها قناة السويس ، وهى تأتى من حيث ترتيب أهميتها فى استخدام قناة السويس على النحو التالى :

البحر - فرنسا - إيطاليا - روسيا - تركيا . ذلك أن قناة السويس قد أعادت الأهمية السياسية لموضع البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى والخليج العربى ، لأنها فتحت الطرق البحرية أمام الأساطيل التجارية والحربية على السواء ليصبح لها وجود فى هذه البحار بصفة مستمرة ، مما أذكر الصراع البحرى والتنافس بين الدول الأوروبية الاستعمارية للحصول على نقاط ارتكاز بحرى لها ، ثم التوسع لتكوين مستعمرات لها لتصريف المنتجات وجلب المواد الخام .

فبعد افتتاح قناة السويس بثمانية أشهر فقط جرت أحداث دولية خطيرة فى أوروبا فى صيف عام ١٨٧٠ . فقد شهدت القارة حرباً بين أكبر قوتين هما : فرنسا وبروسيا أدت إلى هزيمة الأولى فى « سيدان » ، و « Metz » فتغيرت بذلك موازين القوى فى أوروبا ، ونشأت تحالفات جديدة نتيجة لتلك الأحداث . وقد تأثرت قناة السويس بطبيعة الحال بهذا الصراع . كذلك ظهرت دولتان جديدتان هما إيطاليا التى كانت قد توحدت من قبل وألمانيا التى تم اتحادها فى

العام نفسه، وأعلنت الإمبراطورية الألمانية الجديدة في بداية العام التالي ١٨٧١. وهكذا أصبحت إيطاليا والمانيا قوتين جديدتين لامدوحة لاجتارا من عمل حسابها في نشاطها السياسي والاستعماري. وبظهور هاتين الدولتين الموحدين وبهزيمة فرنسا وقيام التحالف الثلاثي المعروف باسم «إتحاد القياصرة الثلاث» : (DREIKAISERBUND) بعدئذ بقليل، تفهرت قوى التوازن الدولي في أوروبا ولم يكن هناك مفر من أن يتأثر بظهورها مركز إنجلترا في شرق البحر المتوسط، كل ذلك زاد من أطماع إنجلترا نحو مصر وقناة السويس مفتاح البحر المتوسط الشرقي والمداخل للتوسع في شرق أفريقيا. تلك القارة التي أصبحت ميداناً للتنافس الاستعماري بين الدول بعد افتتاح قناة السويس بقليل. ومن ثم شككت قناة السويس قوة تأثير خطورة بالنسبة لاساسة وحكام إنجلترا من حيث أنها الدولة الأولى المستخدمة للقناة منذ افتتاحها للدلالة. فقد سبق افتتاح القناة اهتماماً بموقع مصر كطريق للواصلات بين الشرق والغرب. فوجد أن اهتمامات إنجلترا بمصر سبقت افتتاح القناة بقرن تقريباً، وكان ذلك بعد حصولها على الهند في معاهدة باريس ١٧٦٣، ولكن ذلك لم يتضح بشكل حاسم إلا بعد أربعين عاماً تقريباً عند غزو نابرت لمصر عام ١٧٩٨ (١).

لذلك نجد إنجلترا تبني سياسة حماية الإمبراطورية العثمانية مع تقوية روابط التبعية بين الولاة والسلطان بسبب خشية إنجلترا من أن تتمكن روسيا من السيطرة على تركيا، وبالتالي وضع قدمها في حوض البحر المتوسط والسيطرة على العالم الإسلامي وتهديد طريق الهند. واعتقد رجال السياسة البريطانيون أن وحدة أراضي الإمبراطورية العثمانية واستقلالها السياسي كان ضرورة لتأمين

(1) Marlowe, J., *Cromer in Egypt*, London 1870. p. 1.

ممتلكات إنجلترا في الشرق (١) . ويبدو ذلك بوضوح عندما ولقت إنجلترا وفرنسا إلى جانب الدولة العثمانية في حرب القرم عام ١٨٥٦ م لوفت تقدم روسيا جنوباً تجاه البحر المتوسط ، والخليج العربي وتمخضت الحرب عن فرض سياد البحر الأسود وبذلك طرد أسطول روسيا وتركيا من مياه البحر الأسود علاوة على عدم قيام ترسانات فيه (٢) .

وتبدو أهمية مشروع قناة السويس كطريق بحري الدواخل السريعة بين إنجلترا وممتلكاتها في الهند، حتى قبل افتتاحها للاستخدام، وذلك عندما اضطرت إنجلترا لإرسال نجدهاتها العسكرية إلى الهند بسبب ثورة قامت بها في مايو ١٨٥٧ هرفت بإسم (ثورة Sépoy) كادت تعصف بالحكم البريطاني . فأرسلت قواتها على طريق رأس الرجاء الصالح، مما تسبب عنه ضياع وقت طويل لعطول المسافة . وطلب سفير إنجلترا بالاستشارة (سير سترايد فورد دي رد كليف) Stratford de Redcliffe ، إلى السلطان عبد الحميد الصباح بمرور ضباط الإنجليز لا يرتدون الزي العسكري عبر الأراضي المصرية إلى الهند . وسمح له بذلك . وقامت فعلاً أول قوة حربية إلى الهند عن طريق مصر تحركت من مالطة فوصلت الإسكندرية ومنها للقاهرة بالسكة الحديد ثم استخدموا الخط الحديدي الصحراوي في اتجاه السويس (٣) .

كذلك ظهرت حاجة إنجلترا مرة ثانية لاستخدام الطريق البري عبر مصر بعد عشر سنوات من حادث المصيان الهندي وذلك عندما اضطرت في عام ١٨٦٧ م

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 311.

(2) Bowden, with & others, Economic History of ary Europe, Op. Cit. pp. 418 - 9.

(3) Hoskins, Op. Cit, pp. 339, 402, 403.

إلى إرسال حملة تأديبيه إلى الحبشة . فكلفت إنجلترا حكومة الهند في سبتمبر ١٨٦٧ بإرسال جيش نزل في ميناء زولا على ساحل البحر الأحمر ، عندما سجن ملكها تيودور الثاني Theodorus II القنصل الإنجليزي : (D. Cameron) . وقد اضطرت إنجلترا إلى اختيار ميناء بومباي قاعدة لعملياتها بدلا من استخدام طريق مصر ، لأن قناة السويس لم يكن قد تم افتتاحها . كذلك قدم الحديوي اسماعيل مساعداته عن طريق السفن المصرية للرابطة بميناء السويس وخصصت لمساعدة القوات الإنجليزية بالبحر الأحمر وقامت تلك السفن بنقل كل ما يلزم القوات البريطانية الحاربة . وكانت إنجلترا قد طلبت من الحديوي والسلطان السفاح لقواتها بالنزول للساحل (١) .

ويذكر بعض المؤرخين بأنه لو كانت قناة السويس موجودة إبان حملة الحبشة واستخدمها الإنجليز في حريمهم معها لوفرت ملايين الجنيهات (٢) . ربطت الهند بأوروبا بكابل بحري في عام ١٨٥٦ بين طريق كراتش والاستاق عبر الخليج الفارسي . ولما كانت بريطانيا ترغب في وجود اتصال مباشر بينها وبين الهند فقد مدت في عام ١٨٧٠ كابلا بحريا من فالوث FALMOUTH إلى بومباي مباشرة عن طريق البحر المتوسط والبحر الأحمر مارا بمصر . وفي نفس الوقت انشئت محطة إتصال أخرى في ميناء عدن للاتصال بالسفن للتجارة والبريدية القادمة من لندن ومرسيليا وبرينديزي في طريقها الهند عن طريق الإسكندرية والسويس (٣) .

(1) Robinson, Rowan, Maj. Gen, England Italy Abyssinia, Lon. 1935 pp. 9 - 32.

(2) Cononick, F. Le Canal de Suez après l'inauguration pp. 11 - 42.

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 373 - 9.

بافتتاح قناة السويس واجهت إنجلترا سقطة اتمامها ، وأصبحت القناة بالنسبة لها موقفاً لا يمكن إحتياله . فهي طريق بحري هام تحت إدارة فرنسية وقد جعل هذا الامر يالون الانجليز يرتعدون خوفاً كخوف كروا في ذلك ، يضاف إلى ذلك أن ملاك السفن والشركات الملاحية وجدوا من الصعب التعامل مع شركة فرنسية تدير القناة والحركة بها (١) ، في الوقت الذي كانت إنجلترا تريد ألا تصبح مصر جراثيمية (٢) .

لذلك نجد السياسة البريطانية تقوم بالنحرك في كافة الاتجاهات في تناسق تام من أجل حاية قناة السويس من أن تقع في أيدي معادية أو تتعرض لتهديد خارجي . ومارست الدبلوماسية الانجليزية ورجال الاستراتيجية البحرية البريطانيين سياسة ذكية ونشطة . وتركزت هذه السياسة في حوض البحر المتوسط عامة وشرقية بصفة خاصة . ويمكن تحديد تلك الاتجاهات الاستراتيجية البحرية البريطانية ونقاط الارتكاز البحري وسياسة بريطانيا البحرية في غرب السويس وشرقيها .

لذلك نجد في عام ١٨٧٠ يقوم كل من الاميرال ريتشارد (Admiral Richard) والجنرال كلارك (Clarke) ، وهما من خبراء البحرية البريطانية ، بتقديم تقرير إلى وزارة البحرية البريطانية لإعترافاً فيه بأنه من مصلحة تجارة بريطانيا الخارجية ، وحماية اقوتها البحرية ، ألا يقع هذا الطريق البحري في يد دولة واحدة حتى لا تتعرض التجارة والاسطول للخطر . وحتى لو كانت

(1) Hallberg, Op. Cit. pp. 311 - 312.

(2) « Mais il avait un intérêt bien plus grand encore à ce que L'Egypte ne devienne pas L'Algérie ».

« Gononick, Op. Cit. p. 10.

القناة فى يد شركة مستقلة (١) . وكان من البديهي بالنسبة الفكر السياسى والاستراتيجى البريطانى ، أن تجارة بريطانيا الدولية واهتماماتها الامبريالية قد وضعت على أساس استمرار سيادة وسيطرة بريطانيا على البحار بتدهيم الاسطول البحرى الذى لم يجد أى تهديد لتلك السيادة منذ حروب نابليون وقد أثرت قناة السويس على الملاحة العالمية (٢) ومن ثم فقد تحول مسار التجارة العالمية والبريطانية بصفة خاصة وطريق مواصلاتها الذى كان فى البحار المفتوحة ، حيث كانت لها السيادة ، إلى ملاحى ضيق لا يمكن التحكم فيه (انومايكيا) بواسطة قوة بحرية عظيمة . وبحروب السنين كانت إنجلترا تخشى من أن تقلل قناة السويس من قيمة القوة البحرية . وأن تحول التوازن بعيداً عن المياه الزرقاء (أعالي البحار) حيث كانت تمارس فيه بريطانيا سيادتها البحرية ، إلى القناة التى ستنقلها إلى استراتيجية أخرى قارية : « Continental Strategy » ، كانت فيه بريطانيا أقل تميزاً فى سيطرتها البحرية (٣) .

وخلال القرن التاسع عشر حيث كان الاقتصاد الحكومى موضع ثقة تماماً مثل التوسع التجارى كانت هناك معارضة بريطانية لامتداد مسئوليتها تجاه الأراضي اليابسة « Landwards » ، وبالتالى معارضة أى تطور مثل قناة السويس ، التى تتطلب مسئولية السيطرة على اليابسة كشرط ضرورى للحفاظ على المصالح البريطانية . فسياسة بريطانيا الخاصة بالمحافظة على تكامل كيان الامبراطورية

(1) Farrer to Hammond, 26. 1. 1871. Parl. p. Egypt 2 (1876)
No. 6. وراجع أيضا الفصل الأول من الباب الذى .

(٢) راجع الفصل الثانى .

(3) Marlowe, J., The Making of the Suez Canal p. 285.

العثمانية. وبالتحديد تدعم السيادة العثمانية على مصر ، كانت في الواقع امتداداً لسياسة تجنب مشاكل احتلال الأراضي الجديدة وتبعاتها. وأن مسألة قيام بريطانيا بتدعيم نفوذ وسيادة الدولة العثمانية على مصر جاءت بالفعل نتيجة لقوة مركز مصر الاقتصادي وقيام حكام أقباء مثل محمد علي . وعندما وجدت بريطانيا أن السيادة العثمانية على مصر ليست بالقوة الكافية فكرت الحكومات البريطانية المتعاقبة في بديل عن هذه السيادة بوجود شكل من الحياد وفي شكل إدارة دولية لمصر. تلك الإدارة الدولية إذا كانت ذات فاعلية من وجهة النظر البريطانية فإنها تتطلب مشاركة بريطانية في ممارسة هذه الإدارة حيث أن المحايدين لا يمكن الوثوق بهم لتدعيم الحياد^(١).

ولما كانت إنجلترا دولة بحرية كبرى فإن الأسطول البحري هو دعامته الاستراتيجية البريطانية^(٢) وتدعيم للأسطول التجاري البريطاني من جهة وحماية للجزر البريطانية من أي غزو بخارجي. وقد اعتقد الانجليز أن رخاوم التجارى وامبراطوريتهم الواسعة كانت مئاة حسد العالم وكان هناك علاج وحيد وهو الذهاب إلى جميع السواحل لتقوية البحرية ، إذ أن الحصار البحري لانجلترا فيه قضاء عليها بعكس فرنسا التي لن تتأثر حتى لو تحطمت كل سفنها التجارية الخارجية . لذا فإن الضرورة الواضحة هو ملكية إنجلترا لأسطول بحري لا يقهر^(٣) . ويشرح « مارد » — وهو كاتب انجليزى استعماري — دور إنجلترا وأسطولها البحري بقوله : « نحن ننظر إلى الأسطول كقوة بوليس دواية أكثر منه كقوة بحرية ، ونحن نعتبر أن وظيفتنا هي حاية القانون والنظام في

(1) Ibid.

(2) Fisher, History of Europe. p. 826.

(3) Marder, British Naval Policy. p. 14.

العالم وحماية المدينة وضرب الشواطئ، والقيام بدور الموجه والفيلسوف والصديق للسفن التجارية ببيع دول العالم (١)، وفعلًا كانت هناك أصوات كثيرة تنادي ببناء أسطول تجاري عظيم وكذلك أسطول حربي لأنه بإحتلال إنجلترا الامبراطورية متراصة الأطواف، وأسطولًا تجاريًا ضخمًا، لم يكن ثمة مقر من بناء أسطول حربي قوى يستطيع وحده أن يضمن الاطمئنة لآمنة توزيع سكانها توزيعًا غير متكافئ من الصناعة والتجارة، وبلغوا من كثرة العدد نسبيًا بحيث صار من الصعب أن تقوم جزيرة صغيرة كبريطانيا بسد مطالبهم (٢). وتلك نظرة استعمارية متعصبة، اتبهر الاستعمار والتسلط على الشعوب بالقوة البحرية، وهذا السلوك لا يتفق مع أمه متحضرة، ويعرّد بالإنسان إلى عصر الغاب.

وكان الأسطول الملكي البريطاني له السيطرة العليا إبان الحروب الثابليونية وهددت الفترة الواقعة بين ١٨٥٩ - ١٨٦٨ إعادة بناء البحرية البريطانية (٣). وظل الأسطول البريطاني حتى عام ١٨٧٨ م في مركز الأمان من حيث أن فرنسا هي المنافسة الرئيسية لانجلترا في البحر كانت مشغولة بإعادة بناء وتنظيم جيشها بعد مزجة عام ١٨٧٠ (٤). وظلت إنجلترا حتى عام ١٨٨٤ تملك أقوى وأكبر

(1) Ibid. p. 15 - 16.

(2) Fisher, Op. Cit. p. 902.

(3) قدرت المصاريف على الأسطول البحري البريطاني عام ١٨٧٠ (٩٨ مليون جنيه)

و عام ١٨٨٠ (١٠٠ مليون جنيه) - راجع :

Taylor, Op. Cit. p. xxxvii, Marder, Op. Cit. pp. 119 - 120.

(4) بلغ ما أنفقت فرنسا على الأسطول البحري ١٨٧٠ ما ع ٧ مليون جنيه و عام

١٨٨٠ ٨٠٦ مليون جنيه - راجع : Taylor, Preface p. xxvii.

أسطول بحري ، في الوقت الذي أخذ فيه الأسطول البحري الفرنسي في النمو ، كذلك أخذت روسيا وإيطاليا في بناء أساطيل كبيرة وأخذت الامبراطورية الألمانية الناشئة تبني بدورها أسطولها بطموح (١) ، ولكن بعد عام ١٨٨٨ تفوق الأسطول البريطاني من حيث القوة على الأسطول الفرنسي والروسى بنسبة خمسة إلى ثلاثة (٢) . وقد اهتمت إنجلترا ببناء ناقلات للجنود فكان لديها أكبر ناقلة جنود هي : « Malabar » استخدمت في نقل قواتها هند الازمات ولقي عبرت قناة السويس مرارا وكانت لها مشاكل من حيث رسوم المرور مع شركة قناة السويس (٣) .

وانجحت إنجلترا بكل قواها لصناعة وبناء السفن الحربية متخذة انتاجها المتفوق من الحديد والصلب في هذه الصناعة . وتطورت تلك الصناعة وسارت جنباً إلى جنب مع التقدم في صنع المدافع الثقيلة ووسائل التدمير ، واستعانت بريطانيا بتلك السيادة البحرية لتوسيع رقعتها الإستعمارية ، فاستطاعت في المدة من ١٨٧٠ - ١٨٩٨ إلى أن تضيف إلى ممتلكاتها ما يقرب من خمسة ملايين ميل مربع يسكنها ما يقدر بحسب الوالى ٨٨ مليون نسمة (٤) . وكان التوسع في المستعمرات والتجارة قوة ديناميكية تدير وراء الشعار الإمبريالى « التجارة تسير وراء العلم » Trade follows The Flag وكذلك شعار « مسئولية الرجل الأبيض » : The White Man's burden من الحجج الاستعمارية لضم الاراضى الشاسعة . على أى حال فإن الأسطول كان له دور الحامية والدفاع

(1) Marder, Op. Cit., p. 120.

(2) Ibid p. 105.

(3) Bulletin Décadaire No. 44, 12 Mars 1873 pp. 1-2.

(٤) هوبسون - الامبريالية ص ٢٠ .

الامبريالى ، وكان لازماً وجود أسطول قوى يحمى المستعمرات الحديثة الإنشاء وكذلك حماية مناطق النفوذ وبتسوية الأسطول حريياً يستطيع الحركة بحرية فى المحيطات . كذلك يمكن تأمين خطوط المواصلات وأن القوة البحرية لم تفتح أسواقاً جديدة فقط بل أعطت كذلك الحماية لمستغلى تلك الأسواق وكانت التجارة البريطانية والرغاء البريطانى من نتائج حماية الأسطول (١).

وهناك صورة أخرى من صور الإستراتيجية البحرية وهى المحطات البحرية أو نقاط الارتكاز البحرى . فقد كانت قناة السويس تمثل حزمة الوصل بين تلك المحطات البحرية لأنها تكمل السلسلة على الطريق البحرى بين انجلترا والشرق . لذلك نجد أن من أهم الخطوط الرئيسية فى سياسة بريطانيا البحرية منذ القرن الثامن عشر هو السيطرة على نقاط الارتكاز البحرى فى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى والشرق الأقصى .

فجبل طارق ومالطة وقبرص ومصر هى ساحة من انقواعد البحرية الحصينة للقوة البحرية من أجل السيطرة والسيادة فى حوض البحر المتوسط ، وأهم نقاط هذه السلسلة هى مصر فهى مصدر خطر للإمبراطورية البريطانية إذا ما تعرضت لخطر الغزو الأجنبى (٢) . وأن الحصول على نقاط ارتكاز بحرى كان ضرورياً من وجهة نظر الإستراتيجية البحرية والتوسع الإستعمارى فهى تستطيع تأمين المواصلات لكى يستطيع الأسطول السيطرة على الطرق البحرية الأساسية ويمكن من العمل فى كل مكان فكان من الضرورى الحصول على نقاط لتجاء تكون له

(1) Marder, Op. Cit. pp. 10 - 13.

(2) Arthur, Silva, A. The expansion of Egypt. Op. Cit. pp. 101 - 102.

فيها ترسانا نافذ للاصلاح ومراكز لتزود بالوقود وقواعد للعمليات. فبعد استيلاء إنجلترا على الهند اهتمت بالاستيلاء على المخططات الإستراتيجية على طرق المواصلات التي تربط المحيط الاطلسي بالمحيط الهندي؛ فاستولت على مستعمرة رأس الرجاء الصالح من هولندا (١٨٠٦) وبذلك سيطرت على الطريق حول رأس الرجاء الصالح. وهكذا برزت أهمية مجموعة الجوز المتناثرة، والتي كانت عديمة الأهمية، فأصبحت مستودعات سهلة للفحم ثم السفن والشركات للملاحة ذلك أن تزويد السفن البخارية بالفحم يعتمد كثيراً على السعر، وهذا بدوره يعتمد اعتماداً كبيراً على المسافة الواقعة بين حقول الفحم وتكاليف النقل^(١). تلك هي المبادئ العامة لسياسة نقاط الإرتكاز البحري البريطانية. ولكي نرى بالتفصيل تطبيق تلك السياسة البحرية في البحار المختلفة التي ربطتها جميعاً قناة السويس، علينا دراسة عملية استيلاء إنجلترا على تلك المخططات البحرية، سواء في شرق قناة السويس أو غربها. كل ذلك يوضح لنا الأهمية القصوى لقناة السويس في سلسلة الطرق للملاحة بين الشرق والغرب وضرورة وضع إنجلترا يدها على هذا الطريق ومنع أي قوة أخرى من السيطرة عليه.

وتمثل قناة السويس المفتاح للشرق لحوض البحر المتوسط الذي يتصل غرباً بمضيق جبل طارق الذي سيطرت عليه إنجلترا، ويمكن تقسيم حوض البحر

(١) ساعدت حماية تزويد المخططات البحرية بالفحم على انخفاض سعره، وقد أدى ذلك إلى مساعدة التجارة البريطانية والملك البريطانيون على المنافسة التجارية الدولية له الخرج واضح كل من:

- Evan, Alfred Dudley, Transport its history and economics. Lond. 1964. pp. 80 - 81.
- Sargent, A. J. Seaways of the Empire. London. 1930. p. 24.

المتوسط الى قسمين : الحوض الغربى والحوض الشرقى. وفيما بين المنطقتين يأخذ الحوض فى الضيق وتوجد مسافة صغيرة فيما بين جزيرة صقلية الإيطالية وساحل شمال إفريقيا حيث توجد تونس. وفى منتصف هذا الطريق فيما بين هاتين المنطقتين وحيث تقوم بحماية منطقة الإقتراب من الحوض الغربى والحوض الشرقى ، تقع جزيرة مالطة التى احتلتها بريطانيا عام ١٨٠٠ ، وجزيرة قبرص شرق حوض البحر المتوسط ، التى استولت عليها أيضاً سنة ١٨٧٨ (١).

وبعد افتتاح قناة السويس ، همت بريطانيا على أن تظل لها السيادة البحرية فى حوض البحر المتوسط والعمل على منع قيام أو وجود أى تحالف أوروبى قادر على قلب أو معارضة ومنافسة النفوذ البريطانى فى الاستانة (٢).

وعلى الرغم من أن إنجلترا لم يكن لها سواحل مطلة على حوض البحر المتوسط ، إلا أن قوة إنجلترا وتفوقها البحرى وقواعدها الحصينة فى جبل طارق ومالطة ، وصلات الصداقة والتحالف التى كانت تربطها مدة طويلة بالدولة العثمانية ، كل ذلك جعل لها مركزاً ممتازاً فى ذلك البحر (٣).

وكان حوض البحر المتوسط — كما ذكرنا — له أهميته الاقتصادية أيضاً لإنجلترا ، فإذا خضرت هذه التجارة كانت بمثابة ضربة قاضية عليها (٤). لهذا نجد إنجلترا تسعى الى الإستيلاء على نقاط إرتكاز بحرى غربى السويس ، فاستولت على جبل طارق (١٧١٣). هذا ويستمر جبل طارق المفتاح الغربى للحوض ، ثم

(١) Dudley, Stamp., Op. Cit pp. 245 - 246.

(٢) Marlowe., J., Cromer in Egypt. p. 8.

(٣) محمد صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٧٢ - ٧٣ .

(٤) محمد صفوت - الاحتلال الإنجليزي لمصر وموقف الدول الكبرى ص ٩٨ .

Marder, Op. Cit. p. 144.

وراجع أيضاً :

جزيرة مالطة وهي من النقاط الإستراتيجية الهامة ، والتي كان قد استولى عليها نابليون بونابرت (١٧٩٨) وهو في طريقه لمصر^(١) وبعد أن احتلتها انجلترا رفضت الجلاء عنها رغم أحكام معاهدة أميان (١٨٠٢)^(٢) وظلت انجلترا عنقطة بالجزيرة ذات الموقع الإستراتيجي الهام في البحر المتوسط وأثناء تنفيذ دى لسمس لمشروع قناة السويس ثارت مناقشات في انجلترا حول أهمية مالطة وضرورة توسيع موانئها . وكان الرأي العام يؤيد عملية توسيع ميناء جزيرة مالطة . وشمر (لوردات الأدميرالية) أنه من الضروري المشاركة في تنفيذها بزيادة حجم الميناء والتسميلات الخاصة بالخوض الجاف في مالطة . واقترحت البحرية بناء الخوض في الميناء التجاري الجديد حتى يمكن استقبال أى من السفن الحربية . وبدء العمل في توسيع ميناء : (Marsa) في بداية عام ١٨٦١^(٣) . وهكذا نجد انجلترا التي كانت ترقب عن كثب سير العمل في القناة تأخذ في الإستعداد للحرب وتتمياً لليوم الموعود فشرعت (الأدميرالية) البريطانية في توسيع ميناء مالطة وزيادة عدد أرسفته عام ١٨٦٣ . وعززت استعدادات ذلك للميناء وأخذت تعد المدة للدرر البحري العسكري الذي تقوم به بعد شق قناة السويس . كذلك أخذت شركة P & O البريطانية تستعد لتسيير سفنها تجاه الطريق الجديد في أقرب فرصة ممكنة . وأخذت الحكومة البريطانية تقوم في نفس الوقت بعمليات إنشائية مائة لتلك التي قامت بها في مالطة في مينائى عدن وجبالي^(٤) .

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 64.

(2) Fisher, Op. Cit. pp. 481 - 2.

(3) Laferla, A. V., British Malta; 1800 - 1871, Vol 1, Malta 1938, p. 240.

(4) Hallberg, Op. Cit. pp. 207 - 8 Cf., Wilson, Op. Cit. p. 27.

هذا ويجدر التنويه بأن جزيرة مالطة قد زادت أهميتها في نظر البريطانيين خصوصاً بعد تخليهم عن جزر الأيونيان بالبحر المتوسط اليونان (١٨٦٣). لذا رايت القوات البريطانية بها ومن ثم اهتموا بتوسيع ميناءها وبناء الأحواض المختلفة بها لإصلاح السفن (١).

أما جزيرة كريت فظلت مدة طويلة خاضعة للدولة العثمانية ، وعندما قامت ثورة أهالي كريت ١٨٦٦ ، رفضت إنجلترا ضم الجزيرة لمصر لأن هذا سيترتب عليه امتداد النفوذ الفرنسي الى هذه الجزيرة لهذا رفضت إنجلترا إسناد حكم الجزيرة لاسماعيل لأنه لا يحقق المصالح البريطانية (٢).

كذلك سمعت إنجلترا خلال القرن التاسع عشر الى منح أى دولة قوية من الاستقرار على الساحل الشمالى المواجه لجبل طارق أو المضيق (٣) حتى تضمن التحكم فى المدخل الغربى لمضيق البحر المتوسط. وكانت طنجة تمثل نقطة حساسية بالنسبة لاساسة إنجلترا. وكانت فرنسا تعلم أن أوروبا لن تترك إنجلترا تستولى وحدها على الباب الغربى للبحر المتوسط لذلك رأت فرنسا أن تدخل مع بريطانيا وإسبانيا فى محادثات ودية على أن تعرض وضع طنجة ومنطقتها تحت ضمان جماعى من

(1) Laferla, A. V. Op. Cit. pp. 241, 226 - 228.

(٢) محمد محمود صبروحى - معر والمساءلة الشرقية ص ٣١ ، ٧٤ .

(٣) كانت استراتيجية بريطانيا تشمل على قضاء طنجة إما فى حوزة دولة خليفة لا تستطيع الوقوف فى وجه إنجلترا - مثل اسبانيا - ولا تخشى من احتلالها الضفة الأخرى من المضيق بالإضافة الى أن إنجلترا كانت تحرس على صداقة اسبانيا أو حيدتها على الأطل فعلى هذا الجياد تشدد قوة جبل طارق . وكانت ما يتخشاها إنجلترا هو احتلال فرنسا لطنجة أو اتخاذها قاعدة بحرية فى -بنة ، أنظر - حسن صبرى - التناقص الاستعماري الأوربي فى المغرب (١٨٨٤ - ١٩٠٤) ص ١٦ ، ص ١٧ .

للحول بذلك في أوائل القرن العشرين (١)

كذلك استولت إنجلترا على قبرص عام ١٨٧٨ لتكون قرية من مصروفات السويس وشرقى حوض البحر المتوسط . وكذلك لتكون قرية من البسفور والهردينيل في حالة أي هجوم روسي عليها وقد ظلت سياسة بريطانيا طوال القرن التاسع عشر تعمل على منع روسيا من الوصول للبحر المتوسط (٢) مخشية تهديد الأسطول البريطاني ويمكن النظر الى رفض إنجلترا الجلاء عن مالطة بناء على نصوص معاهدة اميان ، على أنه أساس من أسس الإستراتيجية البحرية البريطانية في حوض البحر المتوسط والتي استمرت أكثر من مائة عام والتي كان من أهدافها الأساسية المحافظة على سيادتها البحرية ، وكذلك المحافظة على وحدة الأراضي العثمانية (٣) .

فبالنسبة لموقف إنجلترا من الإمبراطورية العثمانية نجد المصالح السياسية والإستراتيجية البريطانية تكن في المحافظة على كيان الإمبراطورية العثمانية لضمان المحافظة على النفوذ الانجليزي على العارق الملاحية في حوض البحر المتوسط ، وبالتالي الاحتفاظ بالإمبراطورية العثمانية كحاجز أمام التوسع الروسي ومنع القوى البحرية الروسية من عبور المضائق (٤) . ذلك أن ساسة الإستراتيجية البريطانية رأوا أهمية إبقاء «أصلة البلاد الممتدة من آسيا الصغرى غرباً ، وإيران وأفغانستان والتبت والصين شرقاً مستقلة ولكن بدرجة تكفي لكي

(١) حسن سبهي ، التنافس الاستعماري في المغرب ص ٢٢٧ .

(٢) راجع الفصل الأول من الباب الرابع فيما يتعلق بتفاصيل اتفاقية قبرص والحرب الروسية التركية وأثرها على القناة .

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. p. 1.

(٤) بيير وينوفان ، تاريخ العلاقات الدولية ص ٣٢٢ .

تشكل حاجزاً يمنع التقدم الروسى الى جنوب آسيا والمحيط الهندي وحش الخليج
وعرفت هذه البلاد باسم « الدول العازلة » Buffer States (١) فانجلترا كانت
ترى فى احتلال روسيا للاستانة تهديداً لآسيا وأوروبا حيث ستصبح روسيا
هندئذ بمثابة عملاق ضخم : « as a conquering colossus » ، ويصبح البحر
الام.ودبحيرة روسية ، وتصبح المضائق ممرات آمنة لأمطولها وتكون شبه
جزيرة البلقان وآسيا الصغرى مجالا جديداً لتوسعها ، كما تستطيع روسيا أن
تطلع للسيطرة على حوض البحر المتوسط وأوروبا وآسيا (٢).

ونتاج ذلك أولا غداطرة حرب أوروبية نتيجة الصراع على الأسلاب ؛
وثانيا تواجد فرنسا وروسيا فى أراضى تودى الهند . لذلك سارت الدبلوماسية
البريطانية فى حوض البحر المتوسط خلال القرن التاسع عشر يتنحى فى منع أى
تحالف بين فرنسا والروسيا لأن هذا سيؤدى الى تقسيم الامبراطورية العثمانية
بينها . واعتدت إنجلترا على تأييد النمسا منذ أن كانت امبراطورية (هاپسبورج)
مهمة بمنع تكوين هذا التحالف . وسارت الحكومات البريطانية المتعاقبة على
هذه السياسة ، ونجحت فيها عند مواجهة كل الأزمات التى حددت مستقبل
الامبراطورية العثمانية (٣) وذلك بأن خلقت تناسقا بين الدول الأوروبية حتى
تصبح إحدى الدولتين — فرنسا والروسيا — فى حالة عزلة ، وهى السياسة
التي يطلق عليها « مارلو » دبلوماسية القطرنج : « Diplomatic chess » (٤).

(1) Krausse, Alex., *Russia in Asia, a record study (1588-1899)*,
London: 1899, p: 246 - 7.

وراجع أيضا : جمال زكريا قسم - الخليج العربى - ١ ص ٣٩٦ - ٣٩٧ .

(2) Silva, Arthur, Op. Cit. p. 117.

(3) Marlowe, J, Cromer in Egypt, pp. 2 - 3.

(4) Ibid. p. 3.

. هذا وقد تأثرت مسألة دبلوماسية الشطرنج ، هذه بالثغرات التي طرأت على الموقف في أوروبا وبظهور دول جديدة ثم إفتتاح قناة السويس ، وظهور إيطاليا الموحدة (١٨٧٠) وهزيمة النمسا (١٨٦٦) وفقدتها تفوقها بين الولايات الألمانية ، وإنتصار بروسيا على فرنسا (١٨٧٠) ، وخروج ألمانيا موحدة كل ذلك أثر على موقف إنجلترا إزاء القارة ، فقد أصبحت سياسة إنجلترا التقليدية الرامية إلى تجنب قيام تحالف (فرنسى - روسى) مشحكة بعد رغبة فرنسا الانتقام من ألمانيا وإستعادة الألاس واللورين ، ورغبة ألمانيا فى إبقاء فرنسا فى صراع دول أخرى بقدر الامكان ^(١) . لذلك لجأت بريطانيا إلى تدعيم استراتيجيتها البحرية فى حوض البحر المتوسط بأن أبدت إستعدادها لتأييد أى قوى قارية تتحالف معها ووجدت فى إيطاليا ذلك الحليف ^(٢) .

ويذكر ماردن ، بأن أى إضعاف للأسطول البريطانى أو إخراجة من حوض البحر المتوسط سيكون بمثابة : « إلقاء عود ثقاب فى برميل بارود أوروبا » ^(٣) ويعتبر ماردن ، بأن مكان السفن الحربية هو حيث يوجد الأعداء ، ومركز الجاذبية بالنسبة للحرب البحرية كان يوجد فى حوض البحر المتوسط ولمدة طويلة حيث كانت قوة الأسطول الفرنسى الرئيسية متواجدة فيه . هذا بالإضافة إلى أن إنجلترا وروسيا كانتا بإستمرار على شفا الحرب وأن تواجد أسطول إنجليزى قوى فى البحر المتوسط كان الفرض منه إستخدامه ضد روسيا عند الطلب . ويعتبر

(1) Ibid. p. 8.

(٢) بالنسبة لموقف إنجلترا من دول حوض البحر المتوسط - راجع :

حسنى صبحى - اتفاقات البحر المتوسط - بحث منشور بالجريدة التاريخية المصرية -
المجلد ١٩ لجمعية الدراسات التاريخية المصرية ١٩٧٢ ص ١٥١ .

(3) Marder, Op. Cit. 145.

ماردر ، أن إنجلترا كان لها تواجد في هذا الجوض منذ قرون ولهذا أهميته من الناحية القومية وأيضاً لبيبة بريطانيا في حوض البحر المتوسط (١) .

كذلك نجد في الثاينيات بعد احتلال إنجلترا لقناة السويس ، وقيام فرنسا بمعارضة السياسة الانجليزية في مصر وإثارة ألمانيا ضدها ، أن خشيت إنجلترا الوقوف وحيدة في المسألة المصرية وفي حوض البحر المتوسط . وكانت تخشى بالانحص كل من فرنسا والروسيا . لهذا لجأ سولسبرى ، الذى كان لا يؤمن بسياسة المحافظة على الامبراطورية العثمانية ، الى عقد ما يعرف باسم اتفاقات البحر المتوسط (Mediterranean Agreements) عام ١٨٨٧ ، بين دول التحالف الثلاثى وهى دول الوسط (إيطاليا والنمسا والمانيا) وذلك من أجل حماية الحالة الزراعية في حوض البحر المتوسط والإدخلاق والإيجى والبحر الأسود . وتعهد بريطانيا بحماية السواحل الإيطالية من الاسطول الفرنسى مقابل تمهيد إيطاليا بتصفيد المصالح البريطانية في مصر (٢) . وصمت بريطانيا الى ذلك نتيجة إحساسها بعزلتها إبان اجتماعات مؤتمر باريس الدولى (١٨٨٥ / ١٨٨٨) الخاص بتحديد المركز الدولى لقناة السويس (٣) .

(1) Ibid.

(٢) حسن ميجى ، اتفاقات البحر المتوسط ص ١٥١ .

(٣) عندما أحست بريطانيا بعزلتها السياسية إبان مؤتمر باريس الدولى ١٨٨٨ / ١٨٨٥ الخاص بتحديد المركز الدولى لقناة السويس نتيجة تكتل الدول ضد بريطانيا . فبدأت إيطاليا - نكابة في بريطانيا التى استحوذت على قناة السويس - وهذا يفسر لنا سعى محاولة بريطانيا الخروج من عزلتها بمحاولة عقد اتفاقيات حوض البحر المتوسط . ولجئ الفناوى : تكتل الدول لتحويل قناة السويس نكابة في بريطانيا . - مجلة آدمب القاهرة ، مجلد ٢٣ - ١٠ - ٢٠٠٠ .

وإذا انتقلنا إلى شرق السويس نجد بريطانيا تواصل نفس سياستها القائمة على تثبيت أقدامها في نقاط تكاثر بحرية في المواقع الاستراتيجية على طول الطريق للهند والشرق الأقصى . ففي البحر الأحمر إسترات على عدن (١٨٣٩) للوقوف أمام المؤامرات الفرنسية وضمان حرية طريق التجارة عبر مصر من السويس للبحر الأحمر (١). كذلك إستولت على جزيرة بريم (Perim) في ١٤ فبراير ١٨٥٧ . الواقعة عند مدخل بوزاج باب المندب - وتسيطر على حركة الملاحة في البحر الأحمر من ناحية منفذ الجنوب والهدف من إحتلالها هو جعلها محطة وقاعدة عسكرية إذا تم إنشاء القناة . ويؤيد هذا الرأي (البريجادير كوجان) Brigadier Coghnan . المقيم السياسي في عدن والذي أوصى بإحتلال الجزيرة للوقوف في وجه فرنسا إذا تم إنشاء قناة السويس (٢) .

وتتميز عدن بموقعها الاستراتيجي ، فهي ميناء كان من السهل تحويله لقاعدة بحرية ، علاوة على أهميته للهند فهو حلقة إتصال بأوروبا عن طريق رأس الرجاء الصالح وطريق البحر الأحمر . وإذا كانت قناة السويس هي المفتاح الشمالي للبحر الأحمر فعلى هي المفتاح الجنوبي له . وعدن تقع في منتصف المسافة تقريبا بين الهند والبحر المتوسط . فهي قلعة يمكن عن طريقها السيطرة على المحيط الهندي

(1) Alison, Philipa, Modern Europe 1815 - 1899. p. 18.

وراجع أيضا : جلال يحيى ، التنافس الدولي في بلاد الصومال - دار المعرفة ١٩٥٩

ص ١٣ .

(٢) عبد العزيز الشناوي ، قناة السويس وتأثيرات السياسية ، ص ٢١٥ ،

وبالنسبة لسياسة بريطانيا ، في جنوب اليمن - راجع جاد طه - سياسة بريطانيا في جنوب

اليمن - رسالة دكتوراه - دار الفكر العربي ١٩٦٩ ص ٢٢٨ ، وراجع أيضا :

Hoskins, British Routes to India, p. 60.

ونقطة إرتكاز في طريق الملاحة صوب البحر المتوسط ومركز مام للتوسع في شرق أفريقيا وشبه الجزيرة العربية^(١). كما استولت إنجلترا على جزيرة سقطرة (Socotra) في مدخل خليج عدن (١٨٣٥) وبالنسبة لسواحل البحر الأحمر الأفريقية فهذه كانت في حوزة مصر ، وبذلك بقيت مصر المدول الأوربية إلى هذه المناطق وسدت المارق في وجهها وعلى الأخص إنجلترا وفرنسا وإيطاليا التي كانت تتنافس للحصول على نقاط إرتكاز لها في البحر الأحمر^(٢).

ولقد سمحت إنجلترا الى وضع حد للتوسع المصري على الساحل الأفريقي للشرق ، فأرغمت الحديوي على توقيع معاهدة الفاء الرقيق في مصر والسودان في أغسطس ١٨٧٧ وعززت تلك الاتفاقية بإنشاء خدمة بوليسية في سبتمبر من نفس السنة لمراقبة السفن العابرة للبحر الأحمر والتابعة للحكومة المصرية وتفتيشها . وفي ٧ سبتمبر ١٨٧٧ وقعت الحكومة الانجليزية مع الحديوي اسماعيل معاهدة ثانية اعترفت فيها بسيادة مصر على الساحل الصومالي حتى رأس حافون . كل ذلك يوضح اهتمام إنجلترا بالبحر الأحمر^(٣). وكان مدفها من الاعتراف بسيادة مصر على الساحل الصومالي بمثابة إبعاد الأطماع الفرنسية والإيطالية عن هذه المنطقة، وصيانة لها وفيما تنهيا لها الفرصة لاحتلال مصر وملحقاتها في السودان^(٤). وباستيلاء إنجلترا على قناة السويس ١٨٨٢ تحول البحر الأحمر إلى بحيرة بريطانية

(١) جلال يحيى ، البحر الأحمر والاستيلاء ص ٢٧ - ٢٨ .

(٢) هبة المنصف عمود وآخرون - تاريخ البحرية المصرية في عام ١٨٦٣-١٩٦٣ ص ٧٠٢ مطبعة الأهرام سنة ١٩٧٣ وراجع أيضا - شوق عطافة الجبل ، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن ١٩ . القاهرة ١٩٧٤ ص ٣٠١ - ٣٠٥ .

(٣) جلال يحيى ، التنافس الدول في الصومال ص ٨٧ .

(٤) محمد البروجي ، العلاقات بين مصر وإثيوبيا في القرن ١٩ ص ١٥٨ - ١٥٩ .

وأصبح منطقة أمان للأسطول البريطاني والتجارة البريطانية . وواضح مدى تأييد قناة السويس على الحركة الاستعمارية في البحر الأحمر . فقد أدى إفتتاحها إلى إذكاء روح التنافس الاستعماري بين إنجلترا وفرنسا وإيطاليا للحصول على نقاط ارتكاز على سواحلها . وهكذا كان إفتتاح القناة نقطة هامة في مستقبل البحر الأحمر . بل نقطة هامة في تاريخ استعمار شرق أفريقيا واكتشاف منابع النيل الاستوائية ، وعلاقت صحيفة : « النيويورك تايمز » في إفتتاحيتها بقولها : « إن قناة السويس تقرب اكتشافات سيلك وبيكر وبيرتون وليفنجستون حول المنابع الاستوائية لنيل إلى متناول يد الاستعمار الانجليزي » (١) .

وإذا انتقلنا للمحيط الهندي نجد أن إنجلترا كانت قد سارعت إلى تثبيت مراكزها في نقاط مختارة فيه منذ مطلع القرن التاسع عشر . فقد أخذت من فرنسا وهولندا كل ما تستطيع من مستعمرات ، ولكنها حصرت همها في تأمين الحماية الاستراتيجية للممرات البحرية والتجارة ، وأمنت طريق الهند بالحصول على مستعمرة الرأس وجزيرة موريشيوس في المحيط الهندي شرق مدغشقر من من فرنسا . كذلك استولت على سنغافورة (١٨١٩) (٢) . واستولت على مضيق ملقا من هولندا (١٨٢٤) وعلى سرোক وبورنيو (١٨٤٢) ولذا أطلق على المحيط الهندي « بحيرة بريطانية » (٣) .

وكان لإفتتاح قناة السويس ، واستعمال السفن البخارية بدلا من الشراعية

(3) Moorshead, Alan., The White Nile Penguin Books, London 1963 p. 146.

(4) Grant & Temperly, Europe in 19th Century. p. 389.

(5) Stamp, Dudley, A commercial Geography. pp. 247 - 9.

أثر كبير أدى إلى فتح صفحة جديدة في تاريخ المحيط الهندي (١). فقد أضعف نسبياً سيطرة بريطانيا البحرية د Maritime Hegemony ، وفي نفس الوقت شجع فرنسا وهولندا على إنشاء أسطول للتجارة مع آسيا ومن ثم تحرير أنفسهم من اعتمادهم على السفن البريطانية . كذلك أدى إفتتاح القناة إلى تقجيع فرنسا لاهياء آمالها القديمة ؛ بالإضافة إلى أن القناة شجعت إيطاليا وألمانيا للسيطرة واستغلال شرق أفريقيا . وهكذا تأثرت موازين القوى في المحيط الهندي نتيجة إفتتاح قناة السويس (٢) .

وقد امتد أثر قناة السويس للشرق الأقصى الذي كان خلال القرن التاسع عشر مسرحاً للصراع الاستعماري في ثلاث دوائر : الهند الصينية بما فيها الملايو والصين ولاسيا سواحليا وجزر الاقيا تونسه المتناثرة . فقد سهلت قناة السويس الدول التي لها مستعمرات في هذه المناطق وجعلتها أكثر قرباً ، فتخلت أساطيل هذه الدول عن استخدام طريق رأس الرجاء وعهدت إلى عبور قناة السويس وأصبح الطريق البحري الجديد يمر عبر عطلات للتأمين بالوقود ومراكز إصلاح وصيانة السفن في جبل طارق ومالطة وبور سعيد والسويس وعدد . وأكبر دليل على تسهيل قناة السويس لنمو حركة الاستعمار في الشرق هو حركة نقل الجنود المتجهين للهند وغيرها العائدين من الشرق فقد سهلت القناة الأمر للدول الاستعمارية خصوصاً في حالة الأزمات ، وقد أوردت صحيفة قناة السويس أرقاماً بالقرارات العسكرية وكذلك السفن الحربية التي عبرت القناة

(١) تبلغ مساحة المحيط الهندي ١٧ مليون ميل مربع وقد اختصرت القناة المسافة من أوروبا الى المحيط الهندي بنسبة كبيرة .

(2) Alvin, J. Cottrell , The Indian Ocean its political, Economic and military importance. New York. 1872, p. 10.

(٦٤ سفينة) خلال عام ١٨٧١ لتبرهن على أهميتها الاستراتيجية بالنسبة
للمسكوبين (١).

هذا ولم تقتصر مصالح بريطانيا على الهند بل تمدتها إلى المصالح التجارية
الهامة في الشرق الأقصى . ففي عام ١٨٣٤ حلت الحكومة البريطانية محل شركة
الهند الشرقية في إدارة المجموعة التجارية في كانتون (Canton) بالاتفاق مع
السلطات الصينية . وخلال الستين عاما التالية انشغلت بريطانيا كلية في الشرق
الأقصى نتيجة لنمو مصالحها التجارية في الصين واليابان . بالإضافة إلى أن موجة
الاستعمار البريطاني التي شملت الهند وإفريقيا أخذت تتركز على شواطئ
الشرق الأقصى من أجل تنمية التجارة . ولقد خلق التطور الصناعي السريع
لبريطانيا حاجة ملحة لمجالات من التوسع التجاري وأصبحت هدفا دوليا للسياسة
البريطانية لتأمين الموق في هذا العالم الذي يستلزم استيعاب كمية كبيرة من
التجارة من أي منطقة أخرى . وكانت الصين دائما في نظر بريطانيا ثروة
تجارية أسطورية: « A Commercial Eldorado » تفتح مجالات لا حصر لها
وآمالاً غير محدودة لدولة صناعية كبرى مثل إنجلترا . وكان العمل الرئيسي أمام
الدبلوماسية البريطانية خلال الجزء الأكبر من هذه الفترة (١٨٧٤ - ١٨٩٤)
هو فتح أسواق الصين للتجارة البريطانية (٢) .

وكانت سياسة بريطانيا تجاه الشرق الأقصى هي سياسة « الباب المفتوح »
وهي تعني فتح قنوات التجارة بالقوة والبقاء على الصين كبحال مفتوح لنفوذ
الجميع . وبالنسبة للدول الغربية تعني إقتسام الأرباح والموارد الناتجة . وعندما

(1) Bulletin Décedaire No. 27, 22.9.1872 p. 2.

(2) Hubbard, G.E., British Far Eastern Policy, N.Y. 1943.

حصلت إيطاليا على جزيرة هونج كونج (١٨٤٢) فى اتفاقية نانكينج Nanking مركز لتخزين البضائع وكهوض لإصلاح السفن التجارية فقد جعلت مفتوحة للجميع ، وتكون المجلس البلدى على أساس دولى (١) .

وننتقل الآن إلى أهمية القناة لفرنسا وذلك على ضوء سياستها البحرية والامتيجارية شرق السويس وخرجه . ففرنسا هى القوة البحرية التالية لبريطانيا واحتياجاها بقناة السويس نابعة من كونها دولة من دول حوض البحر المتوسط من جهة ومن جهة أخرى تواجد مستعمرات لها فى وراء البحار . فانجلترا لم تكن وحدها المهتمة بالاستراتيجية البحرية والنشاط البحرى . بل كانت فرنسا تقننى أمرها وتنافسها فى هذا المجال ، فوجد مثلا (جول فيرى) (Jules Ferry) (٢) رئيس وزراء فرنسا - يصرح فى إحدى خطبه بأن السياسة الاستعمارية ضرورية لكي تعطى لأسطول الحرب نقط رسو وعموين بالقود . وهذا هو السبب الذى يدفعنا للحصول على تونس ، وسايهون والهند الصينية والسبب الذى يدفعنا فى الحصول على مدغشقر (٣) .

وكانت فرنسا لها مصالح إمبريالية فى غرب وشرق السويس . فبالنسبة لغرب السويس فى حوض البحر المتوسط نجد أن المصالح الفرنسية قديمة ترجع الى ما قبل القرن التاسع عشر ، فقد احتلت فرنسا الجزائر (١٨٣٠) ثم تونس (١٨٨١) وأخذت تنمو الى المغرب ، هذا بالإضافة الى تنمية مصالحها ونفوذها فى شرق

(١) Ibid.

(٢) Pierre Renouin, La Politiques d'Expansion Imperialiste.
Paris. 1939. p. 11.

(٣) بيير رينوفان - تاريخ العلاقات الدولية ص ٢٦٦ - نطية جول فيرى فى

بحوض البحر المتوسط في مهسر وسوريا . ففي مصر نجد أن عقد إختيار قناة السويس (١٨٥٤) قد إقترن بشمو النفوذ الفرنسي في مصر ، وأرادت فرنسا أن تجعل القناة الأساس الذي تبنى عليه صرح نفوذها في البلاد والبوابة الرئيسية التي يدخل منها هذا النفوذ ، بل إنها اعتبرت القناة مشروعاً فرنسياً قومياً . وكانت فرنسا تأمل تحويل البحر المتوسط الى بحيرة فرنسية ، بل إن قنصل فرنسا بتونس روستان Roustan يراه بحيرة فرنسية لأن فرنسا هي الدولة الكبرى التي تطل شواطئها عليه وتلامسه ، وشمال إفريقيا والشرق أراضى الحملات الصليبية والبعثات التبشيرية خير دليل على نفوذ فرنسا الذي لا يموت (١).

هذا ونتيجة للتنافس الاستعماري مع إنجلترا في المسألة المصرية والتوتر المتزايد مع إيطاليا اهتمت فرنسا بوضع استراتيجيات بحرية في البحر المتوسط تقوم على التركيز الشديد في القوة البحرية الفرنسية داخل هذا الحوض فتجدها تركز معظم سفنها في ميناء طولون (٢).

كذلك نظرت فرنسا الى ميناء بنزرت على أنه مرحلة في الطريق تجاه مصر والشرق ، ومنه يمكن انضمام الاسطول الفرنسي الى قلاع الاسطول الروسى في البحر الاسود، وإذا حدث ذلك سيصبح لها السيادة على مياه شرق جبل طارق . وهذا ماكانت تحشاه إنجلترا وتحول دونه . كذلك يمكن عند تصديق ميناء بنزرت أن يتحول الى ميناء حربي يستطيع التحكم في الطريق البحرى فيما بين جبل طارق

(1) Safwat, M.M., Tunis and the Great Powers. (1878—81) Alexandria. 1943 p. 111, Cf. Marriot, The Eastern Question p. 239.

وهدد العزيز الذناوى - قناة السويس والتياوات السياسية - ص ١٠ المقدمة .

(2) Marder, Op. Cit. p. 145.

وثقاة السوييس ، وعن طريقه يمكن تمديد جنوب إيطاليا (١)، وتكن أهمية بنزرت أيضاً في كونه مأوى مأمون السفن عند الانسحاب بالنسبة لقطع الأسطول الفرنسي ، وهذا ما ذكره أنه إذا لم تسيطر فرنسا على البحر المتوسط فيجب علينا أن نكون قادرين على حماية طريق تجارتنا ضد السفن الخارجة من ميناء بنزرت . وإذا سيطرت فعلا على البحر فإن ميناء واحد ليس في مقدوره تقريباً تغيير حالة الأشياء (٢) . وقد انتهت إنجلترا وإيطاليا هزيمة فرنسا ١٨٧٠ بسيادة نفوذها في تونس (٣) .

وإذا انتقلنا الى شرق السوييس ، نجد أن فرنسا هي الأخرى لم تقف مكتوفة الأيدي أمام النشاط الإنجليزي في البحر الأحمر ، فحاولت الحصول على نقاط ارتكاز بحرية به ، فهي قد نظرت الى بريطانيا بعين الحسد باستمرار ، فأملكتها في الشرق قد آلت الى إنجلترا بصورة أوبأخرى بمقتضى معاهدة باريس ١٧٦٣ ، وهي تملك عدن وبريم بصنة مستمرة ، وهما نقطتان حريتان تحكمان وتخزمان الملاحة في البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي . وكانت السفن الفرنسية المتجهة الى الهند والهند الصينية والصين واليابان تتجه الى عدن — التي يسيطر عليها الإنجليز — وذلك لأخذ التموين لهذا نجد أنها تحاول هي الأخرى الحصول على نقاط ارتكاز في البحر الأحمر مثل إنجلترا . فقامت فرنسا بمحاولات لاستغلال ميناء أوبوك (Obok) (١) وكانت الصحف الفرنسية تحت السفن

(١) تقع بنزرت على بعد ١٢٠ ميل من سقاية و ٢٩٥ ميل من نابل .

(٢) Ibid, pp. 149, 151, 152.

(٣) Safwat, Tunis and The Great Powers. p. 110.

(٤) يقع ميناء أوبوك في مدخل البحر الأحمر الجنوبي وهو ميناء طبيعي محمي من الرياح

التي تهب من الشمال .

الفرنسية على استخدام هذا الميناء وعدم اللجوء للموانئ الأجنبية لتموين بالوقود والمواد الغذائية (١).

وحصلت فرنسا على ميناء أوبوك بمعاهدة (أوبوك) للمنطقة في باريس في ١١ / ٣ / ١٨٦٢ ، وفي ١٩ مايو قام (شيفر) (٢) بالاستيلاء على خليج أوبوك وأراضيها بإسم الإمبراطور. ونزلت فصيلة مشاة الاسطول المسلحين للشاطئ. ورفضت العلم الفرنسي على الشاطئ لإثبات أن أوبوك أصبحت ملكاً لفرنسا (٣). وفي نفس العام قامت مفاوضات بين شركة المساجيري مارتيم البحرية الفرنسية لإشياء خط ملاحى موازى للخط الملاحى الانجليزى واقترحت الحكومة الفرنسية ميناء أوبوك على ادارة شركة للمساجيري مارتيم كركو لتزويدها بالقمح والمأوى عند المدخل الجنوبي للبحر الاحمر إلا أنها رفضت ذلك لأنها كانت قد حصلت على قطعة الارض اللازمة لها في عدن (٤).

واعتقدت الحكومة الفرنسية أنه لا مستقبل لمنطقة أوبوك لأنها منطقة جافة غير مسكونة. وظلت متمسكة بهذا الرأى سنوات وظهر أن فرنسا كانت تهدف باستيلائها الصورى على هذا الميناء الاحتفاظ بإمكانية أخذ قرار فى المستقبل بخصوص المنطقة المجاورة لعدن وبريم والى كانت انجلترا تسيطر عليها. إلا أن وزير البحرية الفرنسية أصدر فى عام ١٨٨١ تعليماته بعد أن اشتد نشاط

(1) Bulletin Décadaire, No: 12, 12. 4. 1872. p. 2; Cf. No. 32, 12. 12. 1872.

(٢) السكرتير العرفى للإمبراطور نابليون الثالث .

(٣) جلال يحيى - التنافس الدولى فى بلاد الصومال - دار المرفة ١٩٥٩

ص ٤٠ - ٤٤ .

(٤) المرجع السابق ص ٤٩ .

الإيطاليين في عصب وتأكيده مصر لحقوقها على سواحل البحر الأحمر ووجود
انجلترا في عدن بأن يقوم قبطان أول سفينة فرنسية تمر عبر قناة السويس متجهة
للمحيط الهندي بعمل تحديد عام للأراضي المحكومة في أو بوك طبقا لماهدة
١٨٦٢ وإرسال خريطة بها لوزارة البحرية . وبعد احتلال إنجلترا لمصر ١٨٨٢
سعت فرنسا للتوسع في أو بوك ليسكون نواة لمستعمرة الصومال الفرنسي (١) .
وسارلت فرنسا الاستيلاء على ميناء الشيخ سعيد، المواجه لجزيرة يريم بشرائه
من حكامه المحليين ، ولكن موقف بريطانيا والحكومة الألمانية جعل الفرنسيين
يفادرون منطقة الشيخ سعيد نهائياً في ديسمبر ١٨٧١ ، واحتلت قوات عثمانية
وحولته إلى محجر صعي للحجاج (٢) . كذلك استولى الفرنسيون على جيبوتي
Djibouti في الصومال عام ١٨٨٨ ومدغشقر ١٨٩٥ (٣) .

خرجت إيطاليا بعد الوحدة متطلعة هي الأخرى لمنطقة البحر المتوسط
ثم اودعها أحلامها القديمة في عظمة الامبراطورية الرومانية القديمة ، وتطلعتها
لتونس — موقع قرطاجة القديم — كراية لامبراطورية جديدة ، ولكنها لم
لم تنجح في تونس . كذلك حينما فكرت الحكومة الإيطالية في أفريقيا الشرقية
والبحر الأحمر كان الباب في ذلك يعود إلى تفكيرها في الخوايا التي ستعود عليها
في سياستها الدولية باستيلائها على قواعد بحرية على طريق المحيط الهندي عبر
البحر الأحمر وعلى الناحية الجنوبية لشرق البحر الكبيروفي البحر المتوسط (٤) .

(١) المرجع السابق ص ٥٢ - ٦٣ .

(٢) فاروق أباطة ، مدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ص ١٣١ - ١٣٥ ، نقل
عن الوثائق البريطانية .

(3) Alvin, . Cottrell, The Indian ocean, Op. Cit. p. 10.

(٤) وير وبنوفان - تاريخ العلاقات الدولية - ترجمة جلال يحيى ص ١٠١٢ .

وكانت إيطاليا قد بدأت اتصالاتها بالبحر الأحمر وسواحه عن طريق وجال
التبشير والمستكشفين الجغرافيين الذين حاولوا حتى قبل قيام الوحدة الإيطالية
إغراء بلادهم للدخول في علاقات تجارية وسياسية مع البلاد الواقعة على البحر
الأحمر وعلى إنشاء مستعمرة تطل على هذا البحر. وتساعد على التنفيس عن مشكلة
السكان والهجرة إلى أراضي عاصمة الحكومة (١).

وقرب افتتاح قناة السويس أراد الإيطاليون الاستفادة من هذه الامكانيات
الجديدة سواء للبلاحة والتجارة أو للاستعمار. وسيكون هذا هو الأصل في
حصول الإيطاليون على مركزهم الأول في عصب Asseb. فقد بسده التغلغل
الإيطالي في ساحل البحر الأحمر والسودان الشرق عندما ابتاعت شركة
« روباتينو الإيطالية للبلاحة » « Florio Rabbattino comp » من أحد
الشيخوخ المحليين منطقة صغيرة من الأراضي الصحراوية على الساحل بالقرب من
قرية عصب عند مضييق باب المندب، وذلك في نوفمبر ١٨٦٩ بمبلغ ٨١٠٠ ريال
عن طريق أحد المشرين الإيطاليين في هذه المنطقة ويدعى « الابه سايتو »
Professor Sapeto، فقد تمكنت الشركة للملاحة المذكورة بواسطة أيضا
من ابتياع الأراضي المجاورة ولعصب، في سنتي ١٨٧٩، ١٨٨٠ (٢) وكان

(١) يجدد التنويه هنا بأن موازين القوى الدولية تأثرت بشكل مباشر بالتغيرات السكانية
التي جرت إبان تلك الفترة. ففي عام ١٨٧٠ بلغ عدد سكان ألمانيا ٤١ مليون نسمة والنمسا
٣٨٠٥ مليون نسمة، وفرنسا ٣٦ مليون نسمة، وبريطانيا ٣١ مليون وإيطاليا ٢٦ مليون
والروسيا ٧٧ مليون. وفي عام ١٨٨٠ بلغت ألمانيا ٤٥ مليون والنمسا ٣٨ مليون
وفرنسا ٣٧ مليون وإنجلترا ٣٥ مليون وإيطاليا ٢٨ مليون وروسيا ٨٩ مليون -
راجع: Taylor, Op. Cit. p. xxv. cf. Lowe, Op. Cit. pp. 8-9.
(2) Robinson, Rowan, England, Italy, Abyssinia, London,
1935, p. 67.

الهدف من أخذ عصب، خلق محطة بحرية لها قيمتها بين أوروبا والشرق الأقصى لتزويد السفن بما يلزمها من وقود ومياه ومأكلات في أثناء رحلتها إلى الشرق بعد افتتاح قناة السويس. وأراد روباتينو (مالك الشركة) (١) أن يتشبه بفرنسا التي اشترت ميناء أبوك (١٨٦٢) فاتهصل بدوره بوزارة البحرية، فوافقت الحكومة الإيطالية على إعطاء إعانة (روباتينو) لتساعده لإنشاء خط ملاحى مع الشرق الأقصى يمر عبر قناة السويس. وفي نفس الوقت قام سايتو بالمفاوضة مع الشيوخ المحليين على سواحل البحر الأحمر لشراء الأراضى اللازمة لإنشاء محطة للشركة الإيطالية. واعتبرت شركة روباتينو الشيوخ المحليين الذين باعوا لها هذه الأراضى كزعماء مستقلين، وسعت إلى إعطاء حقوق ملكيتها وتم ذلك في عام ١٨٨٢.

وكانت الحكومة المصرية قد احتجت على هذه الصفقات بأنها متعارضة مع ما لمصر من حقوق السيادة على هذه الجهات ولكن بدون جدوى. وفي عام ١٨٨١ حين تم إيطالى في عصب، وحاول الإيطاليون في نفس العام فتح ميناء آخر في (بياول) Beinal. ولمسكنها لم تنجح في الاستيلاء عليه سوى في يناير ١٨٨٥. وستصبح عصب، بالنسبة لإيطاليا هي النواة والمركز الذى ستوسع منه في سواحل البحر الأحمر وشرق إفريقيا (٢). وهكذا فتحت قناة السويس الباب للاستثمار الإيطالى على سواحل البحر الأحمر. فوجد صحيفة التيمسو الإيطالية (Le Tempo) تذكر أن قناة السويس ستعبد للإيطاليين بمجرد

(١) راجع الفصل الثانى من الباب الأول من الشركات الملاحية الإيطالية - ص ٩٣-٩٤.

(2) Robinson, Rowan., England, Italy, Abyssinia p. 67,

وراجع أيضا : محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ٤١٨ - ٤١٩، جلال يحيى

ب البحر الأحمر والاستثمار ص ٤٠ - ٤٩.

التجاري القديم . وكانت موانئ إيطاليا وجنوا وفينيسيا منافسة لميناء مرسيليا ، وكذا بالنسبة لشركة الملاحة البريطانية P & O التي اتخذت ميناء فينيسيا كميناء رحيل حيث تذهب السفن التجارية متجهة لليابان . ولقد قامت الشركات للملاحة الإيطالية والتي منحها الحكومة مساعدات مالية لتأمين المواصلات الإيطالية في البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي ، وبثقل حاصلات إيطاليا المختلفة إلى الشرق وكذلك استيراد ما تحتاجه من الهند والصين واليابان عن طريق التبادل التجاري . وبذلك كانت السفن الإيطالية تقوم بخدمة للمصالح الاقتصادية الإيطالية (١) .

أما بالنسبة لروسيا فإن سياستها البحرية كانت باستمرار تهدف إلى الوصول للبحر المتوسط وتأثيرها على الاستراتيجية البحرية في هذا الموضع . وفي الحقيقة إذا نظرنا إلى تكوين روسيا الجغرافي نجد أنه في الوقت الذي كانت توجد في الامبراطورية الروسية أنهار كثيرة صالحة لللاحة وبمخبرات واسعة فإن روسيا نظرا لكبر حجمها فهي أسوء من أي دولة أخرى بالنسبة لمنافذها البحرية . فعلى الرغم من وقوعها على ثلاثة سواحل: أحدها المحيط المتجمد Arctic ocean تجده عديم الجدوى عمليا . والثاني المحيط الهادي ويمكن استخدامه لمحد معين ، لأنه مغلوق معظم أشهر السنة . وكذلك البلطيق ، مغلوق لشهور عديدة بسبب الجليد ، أما البحر الأسود فهو في الوقت الذي يمثل فيه منفذا لروسيا طوال فصول السنة تجاه البحر المتوسط إلا أنه كان ينقصه طرق المواصلات مع باقي روسيا ، بالإضافة إلى أنه كان عرضة لأن تغلق منافذه في حالة الحرب . هذه السياسة الخاصة بالحاجة إلى منافذ بحرية (Seaboard) كانت تمثل عاملا

هأما في تاريخ روسيا، وهو السبب في اضطهادها بالذول الأخرى في الوقت الذي كان فيه ذلك باعثاً على الاستيلاء على أراضى جديدة من أجل الوصول إلى منافذ بحرية لكي تكون البلاد على قدم المساواة مع البلدان الأخرى (١).

لذلك شكلت مشكلة المضايق وللتنافذ البحرية عاملاً هاماً في السياسة الروسية تجاه الدولة العثمانية طوال القرن التاسع عشر (٢). فعندما هزمت روسيا في حرب القرم ووقعت معاهدة باريس في ٣٠ مارس ١٨٥٦، فرضت للوادى ١١، ١٣، ١٤ من المعاهدة على روسيا والدول المجاورة حياد البحر الأسود، وكان حياد البحر الأسود نجاح كبير للسياسة الانجليزية (٣).

وكانت معاهدة باريس غنية لآمال روسيا وأذلاً لها. فقد سارت طوال قرن ونصف تجاه أهداف ثلاثة رئيسية: إنشاء قوة بحرية وتجارية على سواحل البحر الأسود تمثل سيادتها هناك، والحصول على منفذ حر لها إلى البحر المتوسط والحصول من الباب العالي على اعتراف بمركز روسيا كحامية للحريات السياسية والدينية للرعايا المسيحيين (٤) وأن مسألة حياد البحر الأسود ومسألة نمو البحرية الروسية، كانتا بالنسبة لآنجلترا مسألة حساسة وعلى جانب كبير من الخطورة لها. فالساحل الروسي ببناء أسطول بحري وقوة بحرية وتحويل موانئ وسواحل البحر الأسود إلى ترسانات بحرية كان فيه تهديد بالنسبة لتلك القوة التي كانت لها مصالح كبيرة في الشرق الأوسط والشرق الأقصى. أما بالنسبة لروسيا فقد

(1) Krausse, A., Russia in Asia Op. Cit. p. 92-3.

(2) Marriot, The Making of Modern Europe. London 1938, pp. 135-6.

(٣) محمد فريد، تاريخ الدولة العثمانية من ٧٧٨ - ٧٧٩.

(4) Marriot, The Eastern Question, p. 279.

نظرت إلى حياض البحر الأسود كقد دخل في شئوننا الداخلية لا يمكن احتياله وأن ذلك فيه قيد على تطور روسيا . فأنهزت أول فرصة للتخاصم من هذا القبيل الكريه ، وجاءت الفرصة عام ١٨٧٠ بتشرّب الحرب الفرنسية البروسية ، وحيث أن روسيا قد أدت خدمة كبيرة لبروسيا لوقوفها على الحياض ، لذلك أعلنت روسيا إلغاء حياض البحر الأسود (١٨٧١) (١) .

هذا وكان من نتائج حرب القرم أيضا اتجاهها في توسعاتها شرقا لا يتسلّح معظم آسيا الوسطى والقوقاز ، وأوصاها ذلك إلى تخوم الهند البريطانية . وازداد التوتر بين القوتين قوة البروقوة البحر ، ورأت إنجلترا في تقدم روسيا تهديدا واضحا للهند وخشيت من وقوع أفغانستان وإيران تحت النفوذ الروسي (٢) . لذلك اتبعت إنجلترا إزاء التهديد الروسي للهند والبحر المتوسط والخليج العربي سياسة الاحتواء : Containment والتطويق Encirclement حتى تظل روسيا محصورة في قاريتها . وقد اتخذت القوى البحرية إزاء روسيا سياسة السد Checkmate (٣) .

هذا وقد أدى افتتاح قناة السويس للملاحة إلى وصول السفن الروسية إلى مياه الخليج العربي حيث أرسل الروس هناك بعثة فنية لاختيار المواقع الملائمة لاقامة موانئ روسية فيها ، وهي لوجهت مهمتها لامت سيطرة سخطه تهددها الهند فيما بين نهر آموداريا وبين هذا الخليج وأدى وصول روسيا إلى الخليج إلى ازعاج الانجليز (٤) .

(١) Ibid: p. 280.

(٢) محمد مصطفى صفوت - مؤتمر برلين والحدود العربية ص ١٧ - ١٩ .

(٣) جال حداد - استراتيجية الاستيلاء والتحرير ص ١٢٠ - ١٢١ .

(٤) إبراهيم الشريف - الماطح الاستعماري في الشرق الأوسط ص ١٠٤ - ١٠٦ .

ننقل بعد ذلك إلى دراسة نتائج الحرب السبعينية على موازين القوى في أوروبا ، وعلى مصر وتركيا وإلى أى مدى تأثرت قناة السويس بتلك الأحداث ، ذلك أن قناة السويس لم تكن بحزل من تلك الأحداث الدولية . ففي العام التالي لافتتاح قناة السويس للملاحة ، جرت على أرض أوروبا أحداث عظيمة ، تركت آثارها العميقة في السياسة الدولية ، تلك هي الحرب البروسية — الفرنسية (١٨٧٠ — ١٨٧١) (١) وهذه الحرب وإن كانت حربا برية ، إلا أن ذلك لم يمنع من قيام صراع بحري بين القوتين فالأسطول الفرنسى كان مكونا من ٤٠٢ سفينة حربية . وكانت الحكومة الألمانية تشعر بالعجز بالنسبة لقوتها البحرية أمام الأسطول الفرنسى . لذلك فقد دخلت منذ بداية الصراع عن الدخول في مباراة مع الأسطول الفرنسى المتفوق عليها . وأصبحت مهمة الأسطول الألمانى الأساسية منع أى قوات من النزول على سواحلها لغزوها (٢) . وقد توجهت وحدات الأسطول الفرنسى الموجودة في ميناء طولون بحوض البحر المتوسط إلى ميناء بريست Brest شمالا خشية أن تحالف البحرية البروسية مع الأسبانية في عملية إعاقة نقل القوات الفرنسية والمعدات الموجودة بالجزائر إلى فرنسا . وفي الواقع نرى أن انتصارات ألمانيا الساحقة قد شلت فاعلية الأسطول الفرنسى . ولكن لم يمل ذلك دون قيام الأسطول الفرنسى بعمليات بحرية عامة لها أهداف مزدوجة مثل شل حركة التجارة الألمانية ومحاصرة موانئ ألمانيا على بحر الشمال ، وحماية الشواطئ والممتلكات الفرنسية .

(١) أعلنت فرنسا الحرب رسميا في ١٩ يوليو ١٨٧٠ ، وعقد الملحق أول مارس

١٨٧١

(2) Ronssel, commandant, Histoire générale de la guerre
Franco — Allemande, 1870 — 71, Tome. 6. pp 272—4.

أما بالنسبة لوحداث الأسطول الموجودة خارج فرنسا فلم تظل مشغولة بالحركة فقد قامت بمحاصرة السفينتين الحربييتين الألمانيةيتين : Herta و Medusa في مياه الصين وظالت حبيسة بميناء الصين طوال فترة الحرب ، كذلك إيجأت بعض قطع الأسطول الألماني إلى الموانئ الإسبانية (١) .

وتجدر الإشارة هنا إلى أن قناة السويس التي نص عقد امتيازها على حيادها (٢) ولم يتعرض هذا الحياد للاتقاض ، فجاءت الحرب الفرنسية البروسية لتسكون أول اختبار لحيادها . ولما كانت الدولة العثمانية وهي صاحبة السيادة على مصر وقتذاك قد التزمت الحياد في هذه الحرب فقد سمح لسفن الدولتين المتحاربتين بعبور القناة دون عائق واحترمت هذه السفن مركز القناة فلم ترتكب أعمالا عدائية بداخلها (٣) .

وبهزيمة فرنسا تأثرت قناة السويس — بطبيعة الحال — بهذا الحادث ، ذلك أن فرنسا هي صاحبة مشروع قناة السويس ، ونفوذها هو السائد في مصر . وكان تقل فرنسا السياسي والإدبي وراء قناة السويس . وقد بلغ ذروة نفوذها — كما ذكرت عام ١٨٦٩ — إبان افتتاح قناة السويس . وكان الفرنسيون يفتخرون بمهمتهم الحضارية بمصر التي هي بمثابة إبنه لفرنسا بالتبني — بل قالوا بأن فرنسا — بعد النيل هي التي صنعت مصر (٤) .

(١) Ibid. p. 276.

(٢) المادة ١٤ من عقد الامتياز ١٨٥٦ .

(٣) عبد الله وشوان ، للركز الدولي لقناة السويس من ٣٨-٢٩ ، عبد العزيز الشناوي ،

قناة السويس والتغيرات السياسية - المقدمة من (ي) وراجع (حياد القناة) .

بالفصل الأول من الباب الرابع .

(٤) احمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية من ١٢ .

وظلت فرنسا حتى هزائم الحرب السبعينية على استعداد لتقاومة استفحال النفوذ الانجليزى فى مصر بكل وسائلها ، ويذكر فريندفيك : « لقد أصبح من الاعمى يمكن وفى كل وقت ، أهمية مصر لفرنسا باعتبارها منطقة حامية من مناطق النفوذ الفرنسى . مصر هى ملتقى المواصلات بين أوروبا وآسيا وأفريقيا ، وأن السيادة التجارية وكذا السيادة العسكرية ظهرت معتمدة على المركز الذى يمكن الحصول عليه فى هذا الاقليم شئ الحوايا المذكورة » وأن فرنسا لم يمتنع لها جفن يوما واحدا عن أرض القرائنة عند خلة بوناپوت عليها (١) ، ويعتبر بأن فرنسا كانت تنظر أحيانا إلى درجة نفوذها فى العالم بالقياس بالدور الذى تلعبه على مختلف القتل ، وكيف واجهت من قبل التحالف الأوروبى لحماية بحالى مصر (٢) .

ولما شعرت فرنسا بضعف بلادهم وعزلتها على أثر هزائم الحرب السبعينية وجدوا أنفسهم مرغمين على تحديد علاقاتهم بالانجلترا ازاء المسألة المصرية . وفى نفس الوقت تسعى بريطانيا إلى هذا الفراغ فى منطقة شرق البحر المتوسط ، نتيجة هزيمة فرنسا . ولقد مهد ذلك البحر الظروف لانجلترا لتتضح يدها على قناة السويس فيما بعد . ويعتبر أحد المؤرخين البريطانيين (تيلور) هزيمة فرنسا بقوله : « نهاية السيادة الفرنسية » . Thé and of French Primacy (٣) ، وهكذا بهزيمة فرنسا تعطلت اسطورة الأمة الكبيرة : (La Grande Nation) التى تحكم أوروبا إلى الأبد وبدأ ميزان القوى فى أوروبا يتغير (٤) .

(1) Freydet, Rouvenil's, Op. Cit p. 215.

(2) Ibid. pp. 215-6.

(3) Taylor, The struggle for mastery in Europe. p. 201.

(4) Ibid. p. 216.

أما فيما يتعلق بنتائج الحرب السبعينية على روسيا وإنجلترا ، فنجذ روسيا . وقد تطلعت من قيود معاهدة باريس (١٨٥٦) بالنسبة لبحر الأسود . وقد شجع بسمارك روسيا على هذا الإجراء لأنه أراد أن يشغل إهتمام وسخط إنجلترا في اتجاه آخر ، ولتتعا من القيام بعمل مشترك بين إنجلترا والنمسا والروسيا في جانب فرنسا المهزومة . لذا نجد بسمارك يشجع روسيا - سرا - بأن تعلن الثاقها لنصوص معاهدة باريس الخاصة بالبحر الأسود ، والتي كان « بالمرستون » قد مد أجل حرب القرم عاماً للحصول على شروط حياد البحر الأسود (١) .

أما بالنسبة لإنجلترا فإنها كانت أكثر ميلا إلى الإعتراف بأن النصر البروسي على فرنسا قد حسن من توازن القوى في أوروبا . وكان ساسة إنجلترا من قبل يأملوا في أن تأخذ ألمانيا مركز النمسا كحليفهم الوحيد ، ولإبقاء روسيا وفرنسا معقيدتان في أوروبا ، في الوقت الذي تقوم فيه بريطانيا ببناء رعاتها وإمبراطوريتها فيها وراء البحار . ولذلك كان البريطانيون مهتمين بوجود « عصبة محايدين » ليس كتمهيد للتدخل ولكن لمنع تدخل الآخرين (٢) .

كذلك تأثرت كل من مصر وتركيا وقناة السويس بنتائج الحرب السبعينية فنجد أن العلاقات المصرية التركية قد توترت مرة أخرى كنتيجة غير مباشرة لهذه الحرب . ذلك أن الخديوي اسماعيل كان قد سافر إلى الاسكندرية عندما كانت تذر الحرب الفرنسية البروسية على الأبواب ، وقد أشار البعض على اسماعيل بتأجيل سفره لهذا السبب ريثما تزول الجفوة التي أوجدتها خلافه الأخير مع السلطان .

(1) Trevelyan, G.M., British History in the nineteenth century, Pelican Book No. A 715. London 1965, p. 353.

(2) Ibid. p. 213;

لكن اسماعيل أبى وكان يحمل معه الاموال للإستانة ، وربما لأنه كان يتوقع تلك الحرب ويعتقد ، كما يعتقد الجميع في تلك الأيام ، أن النصر مضمون لفرنسا . وعندئذ يتمكن من الاستمادة من النصر الفرنسى إبان وجوده هناك . غير أن الحرب فأجأته بسرعة نشوبها ورجحان كفه بروسيا على فرنسا ، فاجل بمودته إلى مصر (١) .

، وانزعج اسماعيل من قرار روسيا بإلغاء حياد البحر الأسود فاعتقد أنه في حالة نشوب حرب بين روسيا وتركيا سيترب عليه مشاكل في الشرق . واعتقد أن أول شيء بالنسبة لإنجلترا في هذه الحالة هو احتلال مصر لتأمين طريق مواصلاتها مع الهند في حالة انهيار تركيا . لذلك رأى اسماعيل أنه من الضروري القيام بإجراءات الدفاع فأعطى الأوامر للجيش بالاستعداد وأجاب الحديوى على استفسارات الكولونيل ستانتون — قنصل إنجلترا في مصر — على أسباب التسليح ، بأن الحرب كما تبدو له إذا — نشبت بين تركيا والروسيا فإن الأتراك ليس في وضع يستطيعوا فيه مقاومة روسيا وعندئذ سيكون لزاماً على الحديوى أن يدعى المساعدة السلطان ، وهذه الإستعدادات ليس وراءها غرض آخر غير ذلك . وأكد اسماعيل ستانتون أنه أخطر الباب العالي بهذا الأمر (٢) .

وقد نظرت القسطنطينية لتلك الاستعدادات على أساس أن الحديوى ينتظر الفرصة للفتاحة لإعلان استقلاله بالبلاد . وقد استفسرت الحكومة الانجليزية من ستانتون عن وجود اتفاق إيجانى بين مصر وروسيا . كذلك أرسل قنصل

(١) الهامى الأيوبى ، تاريخ اسماعيل من ١٤٩٠ - ١٥٠٢ .

(2) Douin, Op. Cit. P. 582.

فرنسا لحكومته من تردد الخديوى اسماعيل ، وأن رغبته الدفينة هي الانفصال (١) .

وقد أعتقدت الحكومة التركية أن هناك مراسلات بين السفير الروسى فى اثينا H. Sabourroff وزميله فى فينا . وذلك البرقيات تروى بالتفصيل طبيعة الاتصالات التى قام بها قنصل روسيا فى مصر . وبناء على توصيات اجناتيف Ignatieff (سفير روسيا بالاستانة) فإن « دى لكس » (De Lex) — القنصل الروسى العام فى مصر — سيسعى لتشجيع الخديوى لعقد تحالف مع روسيا عن طريق إقناعه بأن روسيا تسعى إلى تشجيع للقوميات الشرقية لتبيل استقلالها . ورد الخديوى على هذه العروض بأن الحكومة الروسية يمكنها الإعتماد على موارد مصر . وأوضح القنصل الروسى الخديوى خطورة إعلان عدائه صراحة للباب العالى . وأنه من المستحسن إتباع سياسة تهدئة السلطان . وكان الخديوى اسماعيل قد استدهى (دى لكس) فور سماعه انباء الغاء روسيا لميثاد البحر الأسود وأبدى له استعدادا لإبرام اتفاق عدم اعتداء (Offensive et defensive) مع روسيا . ثم أجرى اتفاقاً وقعه رئيس مجلس شرى النواب قبل إرساله إلى سانت بطرسبورج ، وهذه الوثائق — كما ذكر غالى باشا — نشرت فى يوم مشهور تحت اسم « خيانة الخديوى » ، إلا أن السيد هنرى اليوت الذى اعتاد على مؤامرات الروس فى الشرق عبر عن شكوكه فى صحة تلك الأنباء ، (٢) .

(١) Ibid: p. 582.

(٢) Ibid. pp. 582—3.

وسبب آخر من أسباب توتر العلاقات المصرية التركية هو قيام ثورة المهدي (١٨٧٠ — ١٨٧١) خلال شهر نوفمبر ١٨٧٠ حيث هدد مركز الأتراك في اليمن ، واعتقد الباب العالي أن للنديوى بدأ في هذه الثورة - فأرسل السلطان سفناً حربية وحاملات جنود عبرت قناة السويس في طريقها البحر الأحمر (١) ، وكانت السفن الحربية التركية تسير بصفة مستمرة في غاطس السويس (٢) . وقد أثار ذلك رغبة اسماعيل وشكوكه ، فشرع في تحصين ميناء السويس وبورسعيد وسواحل جنوب سيناء (٣) ، وتكررت شكوى الباب العالي لسفهر إنجلترا بالاستئانة من مسألة إعادة تسليح الجيش المصرى ، وإعادة تحصين البلاد ، وأن الحكومة التركية أبدت رغبته الشديدة فى أن تقوم بحماية قناة السويس بنفسها ، وذلك عن طريق بناء فلاح تحتلها القوات التركية (٤) . وأرسلت الحكومة التركية نيفوس Nevers للنديوى فى ٢١ أويل ١٨٧١ للتفاهم معه فى مسألة قيامه بتحصينات فى السويس ، واعطاء تفسيرات لذلك . وكان رد اسماعيل بأن تلك التحصينات هى بناء على توصيات سابقة صادرة من المؤتمر الدولى (٥) . وسكن اسماعيل أمثال لطلبات الباب العالي وبدء يقلل التسليح ويسرح القوات

(1) Douin, T. ii, Op. Cit. pp. 583—4; Cf. Sammarco, Op. Cit. p. 212.

(2) Douin, Op. Cit., p. 585; Cf. Sammarco. Op. Cit. p. 212.

(3) Douin, Op. Cit., pp. 585, 6, 8; Cf. Sammarco., Op. Cit. p. 212.

• أحمد عبد الرحيم ، مصر وتركيا ص ١٦٤ .

(4) Douin, pp. 591.

(5) Sammarco., Op. Cit. p. 213;

• أحمد عبد الرحيم ، مصر وتركيا ص ١٦٤ .

بفد أن أدرك أن مسألة البحر الأسود التي أثارها الروسيا قد حلت . وأخذ اسماعيل يعدل من سلوكه وقال إن أخبار ثورة السعيد قد بولغ فيها (١) .
هكذا ويلاحظ أن الدولة العثمانية استفادت من افتتاح قناة السويس فقد قرّبت المسافة بين الأستانة وسواحل البحر الأحمر ، مما ترتب عليه إحكام قبضة العثمانيين نسبياً على الحجاز ، وتوجيه حملة عسكرية تمكنت من استعادة اليمن إلى حظيرة الدولة العثمانية وسيطرت على صنعاء وأقامت حكومة عثمانية بها ١٨٧٢ ، أي غداة فتح قناة السويس بثلاثة أشهر (٢) .

وكان طريق فرنسا أثر على تحول اسماعيل إلى أنجلترا وشرع في التقرب إليها ومن مظاهر هذا التودد سباحة لشركة Greenfield & Elliot الانجليزية بإصلاح ميناء الإسكندرية ، ولولا الحرب السبعينية لهد إلى شركة فرنسية بهذا العمل (٣) .

أما بالنسبة لنتائج الحرب السبعينية على قناة السويس فتجد أن تلك الهمزة كان لها تأثير ضار على النفوذ الدولي لشركة قناة السويس . فحكومة الجمهورية في فرنسا كانت أقل قدرة من حكومة الإمبراطور على مساعدة شركة قناة السويس ، لأن همزة فرنسا قد حوّلت توازن النفوذ *Balance of influence* في شئون الشرق الأوسط من فرنسا لصالح إنجلترا . ويذكر وزير خارجية فرنسا

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر وتركيا من ١٦٢٠ .

(٢) فاروق أباطة - الحكم العثماني في اليمن (١٨٧٢ - ١٩١٨) رسالة ماجستير من

آداب إسكندرية ١٩٦٦ من ٧٧ - ٨٣ .

(٣) أحمد الحقة ، تاريخ مصر الاقتصادية في القرن ١٩ ، ص ٢٤٢ ، وراجع أيضاً :

إلياس الأبري - مصر اسماعيل - ص ١٠٢ ،

Rownatt. M., *Founders of Modern Egypt*, p. 6.

« Remusat » في مجلس النواب : « أنه يجب علينا أن نحول دون تحويل هذا المشروع الفرنسي الحقيقي إلى أيدي أخرى » (١) .

هذا وقد سمحت الحكومة لدى لبس أن يقوم بدور السفير فوق العادة : « Supplemental ambassador » لدى الباب العالي بما كان مثار احتجاج (سير هنري اليوت) . وكتب « لورد ليونز » من باريس : « أنه من الأمور المثبطة والمعوقة للأمور أن نصلدم في كل معاملاتنا مع الحكومة الفرنسية ، بخصوص قناة السويس ، مع دى لبس وهذا بدوره يؤدي إلى الاصطدام بالحكومة الفرنسية . » (٢)

ذلك التأييد الفرنسي الرسمي ، لم يكن سببه فقط أسباب استراتيجية بل كان أيضاً لحماية حقوق المساهمين الفرنسيين المالية . ذلك أن هزيمة فرنسا جعلت مخاوف إنجلترا تنحصر بالنسبة لإحتلال قيام فرنسا باحتلال مصر كوسيلة لتهديد ممتلكات إنجلترا في الهند (٣) .

كذلك كانت كرامة (١٨٧٠) سبباً في تعهد السياسة والاتجاهات إزاء قناة السويس فخلال حكم الامبراطور كانت الحكومة الفرنسية تهتم بعدم هداة بريطانيا وكانت قادرة على مساعدة ومساندة شركة قناة السويس عندما كانت تحتاج إلى ذلك ، ولكن في ظل حكومة الجمهورية كان تأييدها العلني للشركة فيحد ، وأحياناً لا يمكن الاستفادة منه جدياً ، وكان ذلك بسبب فقدان فرنسا

(1) Marlowe, J., The making of Suez Canal, p 284.

(2) Marlowe, Op. Cit. p. 284.

تتلا من الوثائق البريطانية F. O.

(3) Ibid.

لوزنهما الدولى ونفوذهما فى أمريكا والشرق الأوسط (١).
 وأما بريطانيا التى طالما عارضت مشروع قناة السويس ، بإعتباره تهديدا
 استثمارى فرنسى لها ، فإنها الآن تحاول أن تحول هذا المشروع إلى مصدر قوة
 إمبريالية بريطانية وهو عمل أصبح لمن السهل الوصول إليه بعد هزيمة
 فرنسا (٢).

(1) Kinross, Lord, *Between two seas*. pp. 259—260.

(2) *Ibid*: p. 260.

البَابُ الثَّالِثُ

الْأَزْمَاتُ الْمَالِيَّةُ وَالسِّيَاسِيَّةُ

التي واجهت شركة قناة السويس في سنواتها الأولى

(١٨٢٠ - ١٨٢٦)

الفصل الأول

الآزمة الأولى

« مسألة بيع قناة السويس وفكرة تدويلها »

(١٨٧٠ - ١٨٧٣)

- ١ - حالة الشركة المالية بعد الافتتاح وخلال العامين الأولين .
- ٢ - قرض العشرين مليون فرنك لا نقاذ الشركة من الإفلاس .
- ٣ - بروز مسألة تصفية وبيع شركة قناة السويس في الصحف .
- ٤ - إقترح بنقل ملكية الشركة لـ إنجلترا وآخر بتدويلها على غرار نهر المانوب؛
أ - موقف الحديوي اسماعيل .
ب - تقارير قنصل بريطانيا العام في مصر « ستانتون » .
ج - موقف وزارة الخارجية والتجارة البريطانية من المسألة .
د - موقف « دانييل لانج » ، ممثل شركة قناة السويس بلندن ، .
هـ - موقف دي إسبس من المسألة .
و - موقف الحكومة التركية .
٥ - نحن مركز الشركة المالي واخفاء المشكلة .
٦ - تحليل لانجاهاذه إنجلترا من المسألة .

إن مسألة بيع شركة قناة السويس^(١) مرتبطة بالأزمة المالية التي عاشتها شركة قناة السويس إبان الأعوام الثلاثة التالية للافتتاح . فقد كان دى لسبس يمدى حملة الاسم بأرباح كثيفة ، وبأن يترقبوا العائد المربح لأموالهم . فنجدده يذكر في اجتماع الجمعية المسومية للمصاحمين في عام ١٨٦٨ : « من المؤكد أن حمولات السفن التي داوت حول رأس الرجاء الصالح في ذلك الوقت والتي تقدر بحوالى ١١ مليون طن ستعبر القناة . أى أنه من الممكن في الوقت الحاضر القول بأن الحمولات التي ستعبر القناة ضد ذلك سيكون متوسطها ٦ مليون طن وتعطى دخلاً سنوياً قدره ٦٠ مليون فرنك ، (٢) » .

وكان دى لسبس قد كتب من قبل في نهاية عام ١٨٦٧ مكرراً بأن الحمولات العابرة للقناة ستكون حوالى ٦ مليون طن وتعطى دخلاً سنوياً قدره ٦٠ مليون فرنك . فذكر : « وقد أعلنت من قبل عندما دعيت لتكوين الشركة منذ عشر سنوات ، بأن الحمولات ستكون ٣ مليون طن وتعطى دخلاً سنوياً قدره ٣٠ مليون فرنك . ولكن في العشر سنوات الماضية تطورت حركة الملاحة بين الشرق والغرب وتضاعفت ، ليس فقط بسبب التقدم الطبيعي المتوقع ، ولكن أيضا بسبب فتح أسواق الصين واليابان ، بالإضافة إلى التنظيم الجديد للهند البريطانية . فمسألة أرباح رأس المال المستخدم في مشروع قناة السويس مسألة مؤكدة ، وليس هناك ما يدعو

(١) لم تحفل مسألة بيع شركة قناة السويس بالدراسة الكافية ، ومن ثم فإن المصادر التي يمكن قباها لا تتوفر إلا في المراسلات الدبلوماسية المنشورة في مضابط البرلمان البريطاني والتي اهتمت عليها في هذا الفصل :

Parliamentary papers, Egypt. No. 2 (1876).

(2) Charles-Roux, Op. Cit. T. 2 p 2 .

الفك من جانب أى أحد،^(١).

ولكن أوروبا المحافظة على وسائل خطوط مواصلاتها لللاحية برهنت على
باعتها فى الإستفادة من هذا للمر الملاحى الجديد . وكتب دى لىس إلى ابنه
يقول له : دن أمل من رؤية الاساطول تعبر الصحراء والسفن التجارية الضخمة
وهى تستخدم القناة،^(٢) .

ولكن أحلام دى لىس لم تتحقق وتوقعاته لم تصح ؛ فقد عبرت قناة السويس
فى السنة الأولى (١٨٧٠) ٨٦ سفينة ، بلغ لإجمالى حمولاتها ٦٥٤٩٩٨ طن
ودرسوم المرور ١٥٩٣٢٧ فرنكا^(٣) . بينما بلغت المصروفات خلال هذا
العام ١٣٨٢٧٠٩٧٦ فرنكا . منها ستة ملايين فرنك لإصلاح وتحسين قناة
السويس والباقي مصاريف إعتيادية . وبلغ عجز هذه السنة فى الإيرادات من
المصروفات حوالى عشرة ملايين فرنك^(٤) .

وفى عام ١٨٧١ بلغ لإجمالى إيرادات القناة ٨٩٩٩٣٠٧٢٢ فرنكا^(٥) .
بلغ العجز خلال هذا العام ٢٠٠٠٠٠ فرنكا^(٦) . أى أن مجموع العجز خلا

(1) Ibid.

(2) ولم يصل الرقم الذى توقعه دى لىس لجولة القناة وهو ٦ مليون طن إلا عام
١٨٨٢ .

(3) Kinross (Lord), Between two seas. Op. Cit. p. 257.

(4) B. D. No. 163, 2.7.1876. p. 3.

(5) B. D. No. 448, 2. Janv. 1884, p. 632;

وراجع أيضا : طالت بحري ، قناة السويس ص ٨٩ .

(6) B.D. No. 163; 2 Juill 1876. p. 3.

بلغ عدد السفن العابرة لقناة هذا العام (١٨٧١) ٧٦٥ سفينة لإجمالى حمولاتها
١٩٤٢٠٠٠ طن .

(6) Wilson, Op. Cit. p. 43.

هامى ١٨٧٠ ، ١٨٧١ بلغ حوالى ١٢ مليون فرنك (١) .
 وهكذا فإن المشاكل المالية التى واجهت شركة القناة فى هاتين السنتين كانت من أخطر
 العقبات . وكان حله الأسهم ينتظرون عائدا لا ولهم المستمرة فى هذا المشروع العالمى
 عقب افتتاح القناة للملاحة . ولكن مصاريف إنشاء اقناة فاقته كثيرا المقدورها . فقد
 قررت اللجنة العلمية الدولية La Commission Scientifique Internationale
 تكاليف إنشاء قناة السويس بمبلغ مائتى مليون فرنك (٨ مليون جنيه استرلينى) ،
 ولكن اللجنة لم تقدر المصاعب والعقبات التى قد تنشأ مثل سحب عمال السخرة
 والمشاكل الدبلوماسية ، فقد بلغت جملة تكاليف إنشاء القناة ٧٠٨٨٨٠٠٠ ٣٢٠٨٠٠ فرنكا
 أى ما يساوى ١٨٠١٤٥٨٠٠ استرلينى ، وهو ضعف ما كان مقدرا لإنشاء
 القناة (٢) . وعلى أية حال فإن هذه اللجنة العلمية استتمت فى رحلتها لمصر ولم
 تقدر التكاليف الضخيمة للمشروع (٣) . هذا وقد حصلت الشركة على ٢٠٠
 مليون فرنك من بيع الأسهم (١٨٥٨) كما حصل دى لسبس على مبلغ ٨٤
 مليون فرنك من الخديوى اسماعيل بناء على تحكيم الامبراطور نابليون الثالث ،
 بين الخديوى اسماعيل ودى لسبس (٦ يوليوز ١٨٦٤) (٤) ، ثم حصل على ٢٠
 مليون فرنكا أخرى فى اتفاق (٢٣ أبريل ١٨٦٩) (٥) . وعلى هذا أصبح لدى

(1) Hallberg, Op. Cit. footnote. p: 219.

(2) J. Charles—Roux., Op. Cit. T. 2, p. 4; Cf.

Duff, 100 years of the Suez canal. London 1969. p. 111.

(٣) راجع الشاوى - قناة السويس والتغيرات السياسية ص ١٦٤ - ص ١٧٢ .

(٤) راجع نفس الاتفاق فى كتاب : عبد العزيز الشاوى وجلال يحيى - وثائق ونصوص

التاريخ الحديث والمعاصر ص ١٧ - ١١٧ .

(٥) عبد الرحمن الرافى ، عمر اسماعيل ص ٢ من ١٠١ ، عبد العزيز الشاوى وفتحي

و نصوص التاريخ الحديث والمعاصر ص ٦٢٧ - ٦٤٠ .

الشركة ٢٠٠ مليون فرنك ، وأصبحت في حاجة إلى ١٠٠ مليون فرنك أخرى لاستكمال القناة لذلك نجد الشركة تعقد سلسلة من القروض بدأتها بطرح سندات للاكتتاب في أول أغسطس (١٨٦٧) قيمة السند ٥٠٠ فرنك بقاعدة قدرها ٥ ٪ / بترخيص من الجمعية العمومية المساهمين ، وتستهلك هذه السندات على مدى خمسين عاماً . وقد بيعت بسعر السند ٢٠٠ فرنك ولم يتم بيع سوى ثلث السندات حتى نهاية يونيو (١٨٦٨) ، وتم سدادها في عام ١٩١٩ وبلغ عدد السندات ٢٢٣,٢٢٣ سنداً (١) .

وبلغ رأسمال الشركة في يناير ١٨٧٠ (٢٠,٨٢٦,٠٠٠ فرنك) في الوقت الذي طلبت فيه المعروضات خلال هذا العام حوال ٢٠ مليون فرنك متضمنة متأخرات فوائد الأسهم وفوائد استهلاك الديون وأيضاً مصاريف الإدارة ، وكانت الشركة تأمل في تغطية السج — وهو عشرة ملايين فرنك — من دخل القناة (٢) .

ولكن دخل القناة في عام ١٨٧١/٧٠ انخفض كثيراً عن المعدلات المتوقعة . كما ذكرنا . فلاك السفن الانجليزية لم يقبلوا كلية على استخدام الطريق الملاحى الجديد ، ولم العملاء الالبيين لقناة السويس (٣) . لذلك أصبحت شركة قناة السويس عاجزة عن دفع أرباح الأسهم وفوائد السندات وهي ٥ ٪ / وواجه الشركة شبح الإفلاس والتمنية ، مما أدى إلى انخفاض سعر السهم من ٥٠٠ فرنك

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 218;

راجع أيضاً : مصطفى الحفاوى - قناة السويس ومشكلاتها المزمرة - ،

ص ١٦٤-١٦٥

(2) Voisin, Op. Cit. T. 2. pp. 1-2, Hallberg, p. 218.

(3) Ibid.

إلى ١٧٧ فرنك في عام ١٨٧٠ ، وإلى ٢٠٨ فرنك في السنوات التالية (١) .
وعجرت الشركة عن دفع (كوبونات) يوليو وأكتوبر انتظاراً لتحسن
المركز المالي للشركة (٢) . ولمواجهة هذا العجز المالي اقترح دى اسيس في اجتماع
الجمعية العمومية لحلة الأسهم ، في جلسة ٢٠ يوليو ١٨٧١ ، طرح قرض مالي
بمبلغ ٢٠ مليون فرنك ، من أجل سد العجز لفائدة الأسهم المضمونة في عقد
التأسيس ، وكذلك سداد فوائد قرض عام ١٨٦٧ ، السالف ذكره . وقد
قسم القرض الجديد ومدته ٢٠ عاماً إلى ٢٠ ألف سند بسعر السند ١٢٥ فرنك
وبفائدة قدرها ٨ ٪ . وتستهلك السندات بطريق السحب بالقرعة ، ابتداء من
١٨٧١ ، وافتتح الاكتاب من ٩ — ١٨ سبتمبر ١٨٧١ . وقد فشلت الدعوة
للاكتاب فضلاً عن ذلك ، ولم توزع الشركة إلا ربع السندات (٥٠ ألف) .
ونامياً لهذا القرض فقد حصل دى اسيس من الخديوى على موافقته بفرض رسم
إضافي لرسم المرور قدره فرنكاً واحداً على كل طن ، وبصفة مؤقتة على أن
يلغى هذا الرسم عند استهلاك القرض . وبذلك يصبح رسم العطن ١١ فرنكاً بدلاً
من عشرة فرنكات (٣) .

ولم يحصل من الاكتاب سوى خمسة ملايين فرنك ، ولم يكن هذا المبلغ
كافياً ، فانهالت الجورزات من جانب الهاتنين *Creanciers* على الشركة وخلال
بضعة أشهر أصبحت مسألة تصفية شركة قناة السويس على وشك الحدوث ، فلم
تكن ارادة القناة بكافية لسد العجز (٤) .

(1) Hallberg. Op. Cit. p. 219.

(2) Vision; Op. Cit. p. 3; Cf. Hallérg. p. 219.

(3) Charles—Roux. Op. Cit. T. 2. p 5. Hallberg p. 219.

(4) Voisin, Op. Cit. p. 10; Cf. Charles Roux., Op. Cit. p. 5.

وعندما لم تتمكن الشركة من تحصيل سوى خمسة ملايين فرنك من القرض المطلوب خلال فترة الاكتتاب (تسعة أيام) لجأت إلى مد فترة البيع حتى أول فبراير ١٨٧٢ حيث تم بيع (١٢٠ ألف سند) خلال تلك الفترة (١) .

لهذا نجد دى لوبس يذكر في الجمعية العمومية للمساهمين (١٨٧٢) : « عند افتتاح قناة السويس للبلاحة لم تكن أغنياء ، وتلافياً للمجز طلبنا قرصاً بمئتين مليون فرنك بفائدة كبيرة ١٠ ٪ ، منها ٨ ٪ فوائد ، ٢ ٪ لاستهلاك القرص ولكن هل تعرفون ما هي النتيجة ؟ لقد حصلنا فقط على خمسة ملايين فرنك وتبقى خمسة عشر مليوناً . وتسببت إضطرابات بالمجز على الشركة أمام المحكمة التجارية (Tribunal de commerce) وكأنا كسبتنا وقتاً كان في وسعنا حل مشاكلنا ، وقد نبعت المشكلة الرئيسية من سوء تقدير رأس المال التأسيس ، فكان لا بد أن يكون خمسمائة مليون فرنكاً بدلاً من مائتي مليون فرنك . ومن هنا جاءت المشكلة » (٢) .

وكان أحد كبار مساهمي الشركة ويدعى Jules Le Bandy قد أخذها من الإفلاس فاشترى بعد ذلك بمفرده ٧٠ ألف سند ، ودفع مبالغ ٧ مليون فرنك (٣) . واحتفظت الشركة بالثلاثين ألف سند المتبقية وقد بارت في يدها فأقبتها عام ١٨٧٩ حينما قوت عقد قرص جديد بفائدة ٣ ٪ . وتم استهلاك سندات هذا القرض الثاني عام ١٩٠١ (٤) .

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 220.

(2) Charles - Roux, Op. Cit. T. 2. pp 5 - 6.

(3) Courau, Robert., Ferdinand De Lesseps, Paris. 1932. pp. 114 - 115.

(4) Voisin, Op. Cit., p. 13., Cf, Hallberg, p. 219.

على أى حال أدت كل تلك الأحداث إلى زعزعة الثقة بمركز شركة قناة السويس المالى وترتب عليه انخفاض أسعار الأسهم ، كما ذكرنا ، وفقد المساهمون الثقة فى مستقبل الشركة . بل إن المصنف الفرنسية نفسها ذكرت صراحة مسألة إحتال تصفيتها (١) .

كما يذكر بعض الكتاب أنه قد صدرت كتب فى هذه الفترة تنقياً بخراب قناة السويس، وكان عنوان بعضها «احتضار السويس» The Agony of Suez. وضاعف من هذا الإحساس حصار باريس بمحيوش بمبارك (٢) .

كما أوردت جريدة شركة السويس ، أن بعض المصنف أخذت فى مهاجمة مشروع قناة السويس ، مثل صحيفة : « Le Moniteur de la Banque et de la Bourse » فذكرت : « أن قناة السويس التى تكلفت حوالى ٢٠ مليون جنيه استرلينى فى حاجة إلى ٢٥٠ ألف أو ٣٠٠ ألف جنيه استرلينى لكي تصبح فى حالة جيدة وصالحة للملاحة . ووصفت قناة السويس بأنها ضيقة جداً بحيث لا تستطيع السفن الضخمة ذات الفاعطس الكبير عبورها وأن رجال المال البريطانيين ينتظرون فشل مشروع قناة السويس لكي يتدخلوا فى المسألة عندما تطرح مسألة تصفية القناة . كذلك يحتمل انهيار حاجز الأمواج الواهى فى بورسعيد » (٣) .

وعلاوة على هذه المشاكل المالية التى واجهت الشركة ، فهناك مشاكل أخرى سياسية تمثلت فى الحرب الفرنسية البروسية (١٨٧٠/١٨٧١) وانهيار نفوذ الشركة . فقد حدث عند اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، وبعد حصار باريس

(1) Kinross (Lord); Op. Cit. p. 257.

(2) Courau., R., Op. Cit. p. 114; Cf. Duff., Op. Cit. p. 111.

(3) Bulletin Décadaire No. 14., 12. Mai. 1872.

مباشرة أن قامت مجموعة غاضبة من حملة الأسهم بصخب عاصف ضد المديرين مطالبين بحقوقهم في اختيار مديريهم ، وتساوق أحدهم المنصة التي يقف عليها دى لسبس للاعتداء عليه ، ولم ينقذه من ذلك سوى زميله دانييل لانج ، Daniel Lang (يمثل شركة القناة في لندن) (١) .

كما اتهم مساهمو القناة دى لسبس بأنه غائن ويريد بيع القناة للإنجليز : *Wishing to Sell the Canal to the English* . (٢) وعندما تأكد دى لسبس أنه لن يكون في مأمن ، إلتزم دانييل لانج الفرصة ووضح دى لسبس بنقل إدارة الشركة إلى لندن (٣) .

وهنا بدأت تظهر في الأفق مسألة بيع شركة قناة السويس بشكل جدي . وسارع دى لسبس فأنكر أنه هو الذي عرض مسألة بيع القناة ودافع عنه كذلك وفوزان بك (٤) فيذكر في كتابه قناة السويس تحت عنوان : *أشاعات كاذبة عن بيع قناة السويس* . « إن جريدة قناة السويس التي توقفت عن الصدور منذ ١٥ سبتمبر ١٨٧٠ . عادت للظهور (٥) لتكذيب الإشاعات التي أوردتها الصحافة الباريسية والتي كانت مسبياً في أزعاج حملة الأسهم . فلقد نشرت إحدى الصحف وثائقه من صحف أخرى ،

(1) Wilson, Op. Cit. p. 45; Cf. Duff, Op. Cit. 113.

(2) Fitzgerald, Percy, The Great Canal at Suez Vol. 2. p. 139.

(3) Wilson, Op. Cit. p. 45.

(٤) فوزان بك كان يشغل وظيفة مدير الأشغال بشركة قناة السويس ، وله مؤلف

من قناة السويس بالفرنسية من ٦ مجلدات .

Voisin Bey, Le Canal de Suez. Tome. 2, Paris 1902 p. 4.

(٥) توقفت جريدة قناة السويس عن الصدور منذ ١٥ سبتمبر ١٨٧٠ إلى ١٨٧١

ثم أعيد تجديد اتصالها بالخارج بسبب الحرب الفرنسية الألمانية . وطوت لظهور من جديد
في عام ١٨٧٧ باسم « جريدة قناة السويس » تلك شهرية : *Bulletin Décadaire*

أنه في ٢٩ ديسمبر ١٨٧٠ ، كان دى لسبس موجوداً في لندن حيث تفاوض في مسألة نقل ملكية قناة السويس إلى يد شركة انجليزية . ولقد كان لهذا الخبر وقعاً سيئاً على مركز كل من الشركة ورئيس مجلس إدارتها . وفي نفس يوم النشر أرسل دى لسبس إلى رئيس تحرير الجريدة التي أوردت النبأ لتتأكد منه مؤكداً أنه لم ينادر باريس منذ شهر أغسطس ، وأكد أنه لم يحدث قط في أي وقت أنه قام بمفاوضات لبيع القناة . وعاد هذا الموضوع الخاص بمسألة بيع القناة إلى الظهور من جديد في الصحافة وبين بعض الناس في نهاية عام ١٨٧١ (١) . وسارع دى لسبس إلى نشر خطاب موجه إلى مراسل الشركة في جريدة قناة السويس ذكر فيه أن مسألة بيع قناة السويس قد أثارته مؤخراً ~~كثيراً~~ من التساؤلات سواء من جانب المساهمين أو الأصدقاء ، وأنه من السهل الإجابة على تلك التساؤلات بأن ينشر نسخة من المذكرة المسلة إلى وزارة الخارجية الإيطالية في ٧ نوفمبر ١٨٧٠ والتي نصها : « لقد أرسلت إلى خديوي مصر مشروع مذكرة بخصوص موضوع بيع شركة قناة السويس وهي المسألة التي سبق أن تعرض لها البرلمان الإيطالي في إحدى جلساته عندما قدم أحد النواب في البرلمان الإيطالي استجواباً للحكومة الإيطالية عما إذا كان من مصلحة التجارة والملاحة العالمية تقديم اقتراح للدول البحرية المختلفة للاتفاق فيما بينها على شراء قناة السويس لتأمين الشركة وإن شركة قناة السويس العالمية صاحبة الامتياز لم تقم من جانبها بأي إجراء لبيع القناة . إلا أنه كان وارداً لمصلحة التجارة الدولية ولمصلحة المساهمين بالشركة دراسة المقترحات التي تقدمت بها الدول التي يهمها الأمر وفي حالة اتفاقهم ستقوم الحكومة الإيطالية بأخذ زمام المبادرة . وأن الخديوي لم يستطع الرد على هذه المسألة الهامة دون أخذ رأى الصدر الأعظم قبل كل شيء .

وستدرس الحكومة الإيطالية المسألة عند بدء جلساتها ، (توقيع فرديناند دي ليسبس / (١) .

ويؤكد دي ليسبس بأنه لو كان هناك شيء من هذا القبيل لكان قد عرضته على أعضاء الجمعية العمومية لحلة الاسم لأنهم مالكو القناة وهم المعنيون بالأمر والذين لهم الحق في التصرف . كذلك أرسل منشوراً في ٢٠ أبريل ١٨٧٢ لمراسل الشركة مؤكداً من جديد بعدم قيام الشركة بتقديم أى عرض لأحد . وأنه في حالة تقديم الدول لعروض مناسبة يوافق عليها ، فإن الأمر عندئذ سيخص حلة الاسم أصحاب الحق في تقرير ذلك في اجتماعهم العام (٢) .

ولعل نظرة تحليلية نلقيناها على المراسلات الدبلوماسية التي تناولت هذا الموضوع تكشف لنا بصورة أدق عن الملابسات التي اكتنفته وأساطت به . وتظهر لنا أولى خيوط تلك المشكلة عندما نقابل ستانتون (قنصل بريطانيا العام في مصر) مع الخديوي اسماعيل الذي ذهكر له — في معرض حديثه معه — المشاكل المالية التي تتعرض لها شركة قناة السويس وصعوبة وفاتها بالتزامها . وأبدى اسماعيل ملاحظاته بالنسبة لهذه المشكلة بأن الطريقة الوحيدة لضمان استمرار قيام القناة بمخدماتها للسلامة العامة هو قيام شركة انجليزية بملكية القناة ثم أضاف الخديوي ، بأن إنجلترا بلا شك هي الدولة الوحيدة صاحبة المصلحة في بقاء القناة مفتوحة للسلامة . وحاول (ستانتون) أن يعرف وجهات نظر الخديوي بالنسبة لمستقبل القناة ، فأبدى له الخديوي ترحيبه لرؤية القناة وقد امتلكتها شركة بريطانية ، كما أبدى استعدادة لتسهيل عملية نقل ملكيتها لإنجلترا في

(1) Bulletin Décalaire No. 1, 1.1.1872. Cf. De Lesseps to Lyons, 5.10.1871. Parl. Pap. (1876) No. 27.

(2) Voisin, T. ii Op. Cit. p. 5.

حالة تكون تلك الشركة . فسارع ستانتون إلى إخطار جرانفيل — وزير خارجية بريطانيا — موضحاً له أهمية هذه الفرصة المواتية للملكية القناة لضمان تأمين مواصلاتهم مع الهند . بالإضافة إلى أن هذا العمل ستكون له موايا سياسية لحكومة جلالة الملك (١) .

وهذا كلام يظهر جداً أن يوافق الحديوي اسماعيل على فكرة بيع قناة السويس؛ فقد يكون الحديوي اسماعيل لا يجيد اللغة الفرنسية فأخطأ التعبير أو أن القنصل البريطاني الذي نقل هذا الحديث إلى لندن كاذب أو أن اسماعيل بلغ به السفه جداً يفكر هذا التفكير .

وقامت وزارة الخارجية البريطانية بدورها فور تلقيها رسالة (ستانتون) بإرسال صورة منها إلى كل من وزارة البحرية ووزارة التجارة وكذا وزارة الهند (India Office) لأخذ رأيهم في مسألة بيع شركة القناة (٢) . وقد أهتمت وزارة الخارجية البريطانية بمعرفة تفاصيل هذا الموضوع فطلب جرانفيل من ستانتون مدته بالمعلومات الآتية عن القناة :

١ - بيان بتجارة القناة شهراً بشهر منذ افتتاحها للإلاحة مع ذكر جنسيته وحركة سفن كل دولة على حدة .

٢ - دخل القناة عن الفترة المذكورة (خلال عام ١٨٧٠) .

(1) Colonel Stanton to Earl of Granville, Cairo 30. 12. 1870. Par. p. Egypt No. 2 (1876). No. 1

(2) Hammond to the secretary to the Admiralty, Par. P. Op. Cit. No. 2, 9.1.1871.

عمل (هاموند) وكيلاً لوزارة الخارجية البريطانية — وتدرج في مناصب الوزارة وعمل مديراً لقسم الشرق بوزارة الخارجية (١٨٠٢ - ١٨٩٠) أنظر : D. N. B. p. 1125.

٢ - رسوم المرور الحالية .

٤ - مصاريف التشغيل (Working expenditure) الخاصة بالقناة منذ افتتاحها ، كل شهر على حدة ، مع فصلها عن مصروفات رأس المال .

٥ - قيمة رأس المال المطلوب لانعام أعمال القناة .

٦ - قيمة مصاريف التشغيل عند انعام القناة .

٧ - إجمالى رأس المال السابق أنفاقه ، مع التفرقة بين رأسمال الأسهم والقروض .

٨ - قيمة الفوائد السنوية للقروض (١) .

وفي الحقيقة نرى في هذه التساؤلات بالنسبة لإنجلترا روح التاجر المدقق الذى يخطو بحساب .

هذا وسارعت وزارة الخارجية البريطانية بدراسة الموضوع من كافة جوانبه فطلبت من وزارة التجارة ووزارة البحرية إبداء رأيهما في مسألة بيع قناة السويس . فرد وزير التجارة البريطانية « فارر » Farrer على (لورد هاموند) Hemond - وكيل وزارة الخارجية البريطانية - بقوله أنه قبل أن تكون حكومة بملالة الملكة رأيها في هذا الموضوع ، فإن هناك بعض النقاط في حاجة إلى مزيد من التفاصيل مثل : حالة القناة الطبيعية (Physical) حالياً ، واحتياجات حركة الملاحة بها مستقبلاً ، ومدى استخدامها للتجارة البريطانية ، بالإضافة إلى مستقبل القناة المالى . وأكد أنه بالنسبة لحالة القناة الطبيعية ، فإن تقرير « الأدميرال ريتشارد » Richard - وهو من خبراء البحرية البريطانية - قد أفاد بأن عمق القناة حالياً يسمح بمرور بعض السفن ،

(1) Granville to Stanton, F. O., 19. 1 1871. Parl. p. Op. Cit. No. 4.

ورحلت اهتمام تعميقها لتفسيح مرور كل أحجام السفن . وأن مستقبل القناة مأم كطريق ملاحى . ولا شك أن القناة شريان حيوى بالنسبة لانجلترا أكثر من الدول الأخرى . أما بالنسبة لمستقبل القناة المالى ، فإنه ما زالت هناك صعوبات كبيرة للحصول على معلومات دقيقة . وبناء على الظروف المذكورة سابقاً يقرر وزير التجارة البريطانية ، فارر ، أنه يمكن الخروج بالنتائج الآتية :

١ - أنه بعد الانتهاء من عمليات تحسين قناة السويس ستصبح مالحة للملاحة السفن الكبيرة .

٢ - التجارة البريطانية تمثل النسبة العظمى فى الحمولات العابرة للقناة وسيزداد حجمها إضطراداً .

٣ - أهمية القناة لبريطانيا خاصة والعالم عامة يحتم استمرار بقائها مفتوحة للملاحة بطريقة أو بأخرى .

٤ - أن إبقاء إدارة القناة فى يد شركة مفلسة وحاجرة عن الدفع سيجعل العمل ضعيفاً فى بقائها مفتوحة للملاحة ، وإدارتها إدارة حسنة (١) .

وأضاف وزير التجارة البريطانية فى تقريره لوزارة الخارجية البريطانية :

« أما بالنسبة لموضوع الاقتراح الخاص بقيام شركة تجارية بريطانية بملكية قناة السويس فإنه لا يمكن البت فى هذا الموضوع دون معرفة ودراصة دقيقة لعمل القناة وحالتها المالية والطبيعية ذلك أنه من المستحيل التنبؤ بنتيجة الإقدام على مثل هذا العمل دون تلك الدراسة » (٢) .

ثم يعبّر Farrer عن وجهة نظره بالنسبة للجانب السياسى للسألة ، فى

(1) Farrer to Hamtmond, Board of Trade 26. I. 1871. Par. p. Op. Cit. No. 6.

(2) Ibid.

تقريره يقول : « إنه من المنفصل أن تكون القناة في أيدي انجليز ، بدلاً من الفرنسية أو أخرى أجنبية ، ذلك لأن في مقدور انجلترا التقدم برأس المال ، بالإضافة إلى أن لها مصلحة عظيمة في قناة السويس ، ومن جهة أخرى فقد تنشأ حقبة من جراء هذه الخطوة ، وهي العلاقة بين تلك الشركة والحكومة البريطانية وبين تلك الشركة والحكومة المصرية ، وبينها وبين الدول البحرية المستخدمة لقناة السويس . كل ذلك مفعم بالمشاكل والحساسيات وقد يؤدي في آخر الأمر إلى مشاكل دولية خطيرة ، وأن الشركة الحالية تهتم فقط بالحصول على أكبر قدر ممكن من الأرباح للساهمين . أما بالنسبة لبريطانيا والدول الأخرى ، فإن مصلحتها هو الحصول على مزايا القناة بأقل التكاليف . وبهذه الاختلالات في وجهات النظر ، يجب التقرير بأنه توجد إغتراضات لها قيمتها لإزاء تشجيع عملية نقل ملكية القناة لشركة بريطانية . ومثال على ذلك تلك المصاعب التي واجهتها في القنارات التركية وروسوما ، وشركات الغاز والمياه والتلفرات التي اشترتها الحكومة . وعلى ذلك فإن نفس الشيء سوف يحدث للقناة . فإذا اشترتها شركة بريطانية فإن الحكومة البريطانية - تجد نفسها آخر الأمر وقد وضعت يدها عليها .

ومعكذا فإن وزارة التجارة البريطانية ، تجد أن هذه المسألة ذات طابع خاص وتمكنها الصعوبات المختلفة (١) . »

وضربت وزارة التجارة البريطانية مثلاً - لجرانيل - بمشكلة يعرفها تماماً وهي مشكلة « نهر الدانوب ، حيث توجد ملاحية طبيعية ولكنها تحتاج فقط لبعض التحسينات البسيطة ليصبح الممر الملاحي لنهر الدانوب مجالاً للتجارة الكبيرة فيما بين الدول الأوروبية . وكانت الحكومة المركزية عاجزة عن القيام

بمثل تلك التجهيزات . وكانت المنافسات والاحقاد فيما بين الدول المختلفة عقبة في سبيل صيانة وتحسين الممر الملاحي لنهر الدانوب . ولم تحمل تلك المشكلة إلا هن طريق « المؤتمر الأوروبي » European Council المكون من دول مختلفة والذي واصل نشاطه بنجاح . ويرجع نجاحه أساساً إلى نشاط المندوبين البريطانيين . وترتب على ذلك نشاط التجارة في نهر الدانوب . وكانت ثلث تلك التجارة بريطانية . ونقلت السفن البريطانية ثلث تجارة الدانوب (١) .

ويجدر بنا هنا أن نشير إلى نقطة هامة ، وهي محاولة إنجلترا قياس المركز الدولي لنهر الدانوب بمركز قناة السويس في أكثر من مناسبة . فنجد عند قيام مشكلة رسوم المرور (٢) أقيمت بعض نظم القياس في نهر الدانوب لتطبيقها على قناة السويس . فوزارة التجارة البريطانية تربط بين قناة السويس ونهر الدانوب ، وتحاول القياس بينهما لتحقيق أغراضها . ففقدوا باستعراض ماتم بالنسبة لنهر الدانوب لتطبيقه على قناة السويس . وذلك مع العائق بالنسبة للسمرين المائيين . فنهر الدانوب يجري مائي دول فهو يخترق إقليم عدة دول ، فيتحمم على كل دولة أن تباشر صلاطاتها داخل حدودها بشكل لا يضر بمصالح غيرها ممن يخترق النهر أراضيهم . وقناة السويس ، كما نعلم يجري مائي بحر بأرض دولة واحدة هي مصر وتتصل بمياه إقليمية في الشمال والجنوب . فقناة السويس قناة مصرية ذات أهمية عالمية يعكس نهر الدانوب .

وهكذا بعد أن شار وزير التجارة البريطانية الى لجنة الدانوب الدولية ، والتي تشكل إنجلترا عضواً فيها ، فإنه فضل اتباع نظام مماثل بالنسبة لقناة

(1) Ibid.

(2) راجع مشكلة رسوم المرور .

السويس ، خشية الإنفراد بالقتاة وما يسببه ذلك من مشاكل لإنجلترا . وفي حالة قيام لجنة دولية ، مشابهة للجنة الدانوب فإنه من المحتمل لإدارة القناة بكمائة وتجنب الإطماع وللشاكل المالية . ويمكن توحيد التجارة المارة بالقناة وعندئذ سيمسح المندوب البريطاني - كما هو الحال في لجنة الدانوب - الصوت الرئيسي في المجلس . وبعد ذلك يتسامل وزير التجارة البريطانية في تقريره المقدم لوزارة الخارجية : وعن ماهية سلطات واختصاصات هذا المؤتمر ، والمساعدات المالية التي يحتاجها . ويعترف بأنها أمور لم تتل حظها من الدراسة الوافية بعد . وأنه في حالة قبول تلك المقترحات من جلالة الملكة فإن هذه الاعتبارات ستكون مجالا للبحث عندما ترد المعلومات السابق الاستفسار عنها من قنصل إنجلترا في مصر (١) .

وفعلا طلبت وزارة الخارجية البريطانية ، من الكولونيل ستانتون موافاتها - بناء على طلب وزارة التجارة - بالمعلومات الخاصة بقناة السويس والسابق طلبها في يناير ١٨٧١ (٢) . كذلك اهتمت وزارة الخارجية بإخطار وزارة البحرية البريطانية بتفاصيل مسألة بيع قناة السويس . فأرسلت إليها بنسخ تقارير وزارة التجارة وقنصل بريطانيا في مصر ، لتكون هذه المعلومات أمام مجلس لوردات البحرية (٣) .

ورد ستانتون على طلب وزارة الخارجية ، فأرسل إحصائية بالحركة الملاحية عبر قناة السويس من أول يناير ١٨٧٠ حتى آخر هذا العام ، استقاه من نشرة

(1) Farrer to Hammond; Board of Trade., 26, 1. 1871. Parl. p. Op. Cit. No. 6.

(2) Viscount Enfield (بوزارة الخارجية) to Stanton., F. O., 27. 1. 1871. Parl. p. Op. Cit. No. 7.

(3) Hammond to the secretary to the Admiralty, F. O., 8. 2. 1871, No. 8.

شركة قناة السويس الشهرية ، ومن مصادر ثقة عامة - لم يحددها - وأؤكد ستانتون ثقته في الاعتماد على هذه البيانات ، وبالنسبة لدخل القناة فقد ذكر أنه غير متأكد من صحة ودقة إيرادات القناة . ويمكن فقط التحقق منها بالإطلاع على سجلات الشركة . ويضيف ستانتون ، أنه بتحليل الاحصائيات المرفقة برده على الوزارة يظهر أن حوالة السفن البريطانية خلال هذه الفترة تمثل نسبة ٦٤,٧٣٪ من اجمالي حوالة السفن العابرة لقناة السويس . هذا بالإضافة الى أنه يجب التنويه بأن هذه النسبة قد تأثرت بظروف عبور السفن التركية ولأنه مساوية للقناة خلال شهري ديسمبر ١٨٧٠ ويناير ١٨٧١ لقل الجنود الاتراك الى اليمن (١) . وبالتالي فإنه من الصعب النظر الى هذه الاحصائية بالنسبة للحوالة البريطانية المارة بالقناة . وجاء بتقرير ستانتون ، أن رسوم المرور هي عشرة فرنكات (٨ شلنات) من الطن الواحد من الحوالة المسجلة لكل سفينة فيما عدا السفن التي تحمل العلم السويس وتعود فارضة فلا يحصل عنها رسوم مرور في رحلة العودة من السويس لبورسعيد . كما يحصل رسم عشرة فرنكات لكل راكب بالغ . كذلك يحصل رسوم ارشاد عن كل سفينة تزيد حمولتها عن مائة طن ، ويقدر رسم الارشاد تبعاً لفاطس كل سفينة (٢) .

(١) وذلك خلال ثورة المسير ، السابق الإشارة اليها في الفصل الثالث .

(٢) السفينة التي غاطسها أقل من ٣ أمتار تدفع ٥ فرنكات من كل ديسمر غاطس . السفينة التي غاطسها من ٣ أمتار الى ٥ متر تدفع ١٠ فرنكات من كل ديسمر غاطس .

السفينة التي غاطسها من ٥ متر الى ٦ أمتار تدفع ١٥ فرنك من كل ديسمر غاطس .

السفينة التي غاطسها من ٦ متر الى ٧,٥ متر تدفع ٢٩ فرنك من كل ديسمر غاطس . ولجج :

Stanton to Granville, Cairo, 9.3.1871, Parl. p. Op. Cit. No. 9,

كذلك تدفع كل سفينة رسوم قطر (١) ٢ فرنك عن كل طن مواد كانت السفينة بحارية أم شراعية. ثم اعتذر ستانتون عن عدم تمكنه من إعطاء جراففيل معلومات دقيقة بالنسبة لمصاريف التشغيل : « Working Expenditure » ، وأن هذه المصاريف كما جاءت في التقارير المالية ، بما فيها عمليات التطهير لتعميق القناة وتوسيعها عند بعض المنحنيات قد وصلت إلى ٣.٠٠.٠٠ فرنك ، أى بواقع ١٢.٠٠.٠٠ فرنك شهرياً . وأنه ليس في مقدوره إعطاء قيمة تكاليف لإتمام التحسينات . أما بالنسبة لقيمة رأس المال المنصرف على القناة فيقدوره بحوالى ٤٢٧.٠٠.٠٠ فرنك أى ما يساوى ١٧.٠٨.٠٠.٠٠ جنيه استرلينى . ويضيف ستانتون في تقريره أن مركز الشركة المالى حرج ولا تستطيع الوفاء بالتزاماتها تجاه مصروفاتها ومساهمها ، ومعرضة فى أى وقت لإعلان إفلاسها وعجزها عن الدفع ، وفى هذه الحالة سيكون حملة الإسهام ووكلاء الشركة هم الضحية . ويضيف ستانتون بأنه قد بذل قصارى جهده ليجدهم بالمعلومات السابق طلبها منه دون أن يدخل فى مسألة الأهمية السياسية المتعلقة بتدعيم شركة قناة السويس ، أو الخسارة الفادحة التى ستحقق بالتجارة البريطانية فى حالة إعاقة القناة ، فى الوقت الذى تكون فيه تجارة بريطانيا قد إزدادت ووصلت إلى مداها عجز هذا الطريق البحرى (٢) .

وأرسلت وزارة الخارجية البريطانية بدورها تقرير ستانتون المفصل إلى وزارة التجارة البريطانية (٣) . ثم عاد ستانتون يؤكد جراففيل صحة المعلومات

(١) رسوم تدفع نظير قيام طائرات شركة قناة السويس بمساعدة السفن فى الميناء أو فى داخل القناة .

(2) Stanton to Granville, Cairo. 2. 3. 1871 Parl. p. Op. Cit. No. 2.

(3) Granville to Board of Trade., F. O., 21. 3. 1871. Parl. P. Op. Cit. No. 10.

التي أرسلها اليه بعد أن تأكد منها شخصياً، فيما عدا المصروفات فهو غير متأكد منها ولا يمكن الإعتماد عليها . فمصاريف التشغيل مثلا عند افتتاح القناة لا يمكن معرفتها إلا بالإطلاع على سجلات الشركة بعناية ، وأنه من الصعب حل هذه المسألة (١) .

وقامت وزارة التجارة البريطانية ، فور تلقيها بيانات ستانتون ، بدراستها وذكرت أنها تتوقع أن تقوم شركة قناة السويس بدفع مصاريف التشغيل فقط . ولكنها لن تدفع شيئاً للمساهمين ، وتدفع نسبة بسيطة فقط من ديونها لدائنيها . ذلك لأنه يتضح من تقرير ستانتون أن شركة قناة السويس على وشك الإفلاس . وأبدت وزارة التجارة وجهة نظرها بأن مسألة التخلي عن إدارة القناة شيء مرغوب فيه . وفي نفس الوقت يجب التنويه بأن مصلحة التجارة البريطانية وأصحاب السفن مرتبطة بعقدة بحسن وكفاءة إدارة قناة السويس . كما أكدت وزارة التجارة بأن هذه المعلومات الإضافية عن حالة السويس التي وردت إليها لجديرة بأن تحظى وثيقة اهتمام حكومة جلالة الملكة لدراسة الموضوعات التي أثارها الوزراء في خطابها المؤرخ في ٢٦ يناير . وإذا تمت تلك الخطوة فمن المرجح فيه تشكيل لجنة من أفراد متخصصين لهم خبرة ، وقادرين على الحكم لإعادة دراسة المسألة ثانية وكتابة تقرير عن حالة القناة . ويجب أن يتضمن هذا التقرير حالة القناة المالية والسياسية (٢) .

ويرى الباحث من ذلك تردد وزارة التجارة البريطانية ، وكذلك وزارة

(1) Stanton to Granville, Cairo. 15. 3. 1871.

Parl. p. Op. Cit No. 11.

(2) Farrer to Hammond., Board of Trade, 29. 3. 1871; Parl.

p. Op. Cit, No. 12.

الخارجية في البت في هذا الموضوع الخطير. ويجب التنويه هنا أن موقف حكومة جلاد ستون إنسم بالتردد في هذه المسألة . بعكس موقف حكومة المحافظين — الثانية — على يد دزرائيل وذلك في عام ١٨٧٥ عندما وجد الفرصة سانحة لشراء أسهم قناة السويس، فسارع في مدة بسيطة (في أيام معدودة) بالبت في الموضوع واتخذ إجراءات حاسمة متخطياً العقبات والإجراءات القانونية إلى أن تمت له الصفقة .

هذا وبعد أشهر قليلة من رسالة ستانثون الأولى لوزارة الخارجية ، نجد نفس الإنفتاح الخاص بتشجيع بريطانيا ملكية قناة السويس يرد وبشكل أكثر إيجابية إلى جرائفين من مسكردي لسبس نفسه (Within De Lesseps own Camp) على يد د. دانييل لانج^(١) — يمثل شركة قناة السويس في لندن — (٢) فيذكر دانييل لانج — لوزير خارجية بريطانيا : «أنه قد ظهرت أخيراً تساؤلات واستفسارات في إنجلترا على جانب كبير من الأهمية فيما يتعلق بمستقبل قناة السويس . وهل ستظل في حوزة إدارة فرنسية أم توضع تحت إدارة بريطانية . وأن موضوعاً كهذا على جانب كبير من الأهمية والحيوية لإنجلترا ليدفعنى إلى أن أرسل اليكم بالمعلومات الآتية : »

وتحت خلال الفترة الأخيرة لإتمام التحسينات الخاصة بقناة السويس . فالتحيزات

(١) دانييل لانج عضو الإنجليزى في قناة السويس ويمثل الشركة في لندن والذي كان التابع الأمين لدى ليسبس ولازمة إبان وجوده في لندن عام ١٨٥٧ للمطالبة لمشروعه وكان لانج يقوم بدور المدرج لكل خطب دى ليسبس . وهو الذى انتقل من الانتماء عليه في إحدى جلسات الجمعية العمومية للمساهمين . كما سبق ذكره — راجع :

Kinross (Lord), Op. Cit. p. 261.

(2) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 261.

تم إجراء التحسينات المطلوبة بها، ووصل حق القناة إلى ٢٦ قدماً، وأصبح بإمكان أكبر السفن الآن العبور دون صعوبة وليست هناك حاجة إلى إرسال رأس مال لإتمام هذا العمل. هذا وفي الاجتماع القادم للشركة والذي سيقع يوم ٢٩ الجاري - بعد عودة دى لسبس من مصر - سيتم دراسة مركز الشركة المالي، وسننتظر لنرى عما إذا كانت هناك مناقشة أخرى من جانب دى لسبس كمادته لإستشارة الشهور القوي المساهمين الفرنسيين والتي أثبتت نجاحها عند رفع قيمة رأس المال الأصلي. وذلك عندما نثار مرة أخرى وطنيتهم وحاسمهم بهدف إحتمال تضحيات مالية أخرى بدلا من قبول تغيير آخر يدل وهو قبول المساعدة البريطانية بتولى إدارة قناة السويس مستقبلا. ويجب أن يوضع في الاعتبار تغير انشاعر في فرنسا نتيجة الأحداث الحالية (يقصد من بحثها على يد بروسيا) واعتقد في هدم جدوى ونجاح هذه المناشدة الجديدة التي سيقوم بها دى لسبس للتأثير على المساهمين كي يخرج الشركة من ضائقتها المالية^(١). ثم يضيف لانج: بأنه قد نثار مسألة حساسة وعلى جانب كبير من الأهمية وهي أن تقديم إقتراح مالي من جانب إنجلترا في الوقت الحالي قد لا يكون مناسباً أو مقبولا عند حملة الأسهم، إلا إذا تم هذا الفعل بحذر وتعقل حتى لا يساء إستغلاله. وإلى أن أناكد من وجهات نظر دى لسبس الحقيقية فن الأسلم عدم تشجيع أى خطوات في الوقت الحاضر، اللهم إذا اضطرت الحاجة إلى المال فإني أعتقد أن دى لسبس عندئذ سيحاول إستبقاء قناة السويس تحت الإدارة الفرنسية^(٢)، ثم يذكر دانييل لانج

(1) Daniel Lang to Granville, London 3.4.1871. Parl. p.Op.
Cit. No. 13.

(2) Daniel Lang to Granville, London. 3.4.1871 'Parl. p 'Op.
Cit. No. 13.

وإن وجهة نظري قد تختلف مع دى لسبس حول هذا الموضوع فقط (يقصد مسألة إبقاء الإدارة فرنسية)، ذلك أننا كنا نعمل سوياً من أجل ربط البحرين، هو (دى لسبس) من أجل منظمة فرنسا، وأنا من أجل مصلحة إنجلترا. وتم تحقيق الهدفين اللذين عملنا من أجلهما. وعلى أي حال فإننى أشعر أن مستقبل السيطرة على طريق الهند وتأمينه إنما هي مسألة قومية هامة لإنجلترا من وجهة نظري الشخصية^(١) ثم يؤكد لانج أن من مصلحة إنجلترا أن تصبح قناة السويس تحت إدارتها^(٢).

وقد طلبت وزارة الخارجية من دانييل لانج — بعد وصول خطابه — معلومات تفصيلية عن هذا الموضوع^(٣). وانتهز دانييل لانج فرصة وجوب دى لسبس في لندن من أجل الحصول على قرض مالى من إنجلترا قدره ٦٠٠.٠٠٠ استرلينج لتصفية الديون المتأخرة وفوائد أسهم قناة السويس. مقابل إعطائه ضمانات بإيرادات الشركة؛ وتحدث إليه والمنح له بأن هذا الإيراد كان مرهوناً من قبل للساميين وأن موافقتهم قد تكون مطلوبة لإعطاء المقرضين، لمبلغ السمانة ألف جنيه، أولوية حق المطالبة. وأجاب دى لسبس بأنه سيحاول الحصول على ذلك عند اجتماعه القادم بالجمعية العمومية للساميين في فرساي أو أورليانز بدلاً من باريس بسبب الاضطرابات الأخيرة هناك^(٤). وانتهز دانييل لانج الفرصة

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(3) Viscount Enfield to Daniel Lang, F.O: 2, 4, 1871 Parl.

p. Op. Cit. No. 15.

(٤) "يقصد الحرب مع بروسيا وحصار باريس."

وحدث دى لسبس عن ضرورة اتخاذ طريق آخر أكثر جبراً ، وتكون نتائجهم مضمونة ومستديعة وليست عرضة للتبديل مثل سياسة القروض المؤقتة التي يتبعها ، والتي ليست في الواقع سوى دفع مؤقت للخطر في ذلك الوقت . كما ألح لانيج إلى ضرورة مصارحة حملة الأسهم عن بديل لعدم وجود أرباح للأسهم . وأن قيام بريطانيا بالمساعدة والادارة الكاملة يكون فيها دى لسبس عتقلاً بمرصوه الحال كريس في باريس ، بدلا من التناق والشك في عدم القدرة على تقديم الاعتمادات المالية الضرورية واصيانة وتشغيل القناة في المستقبل . وكذلك تسديد الديون التي على الشركة . ولكن دى لسبس أخذ لوجهات نظر لانيج وأبدى اعتراضه وأعلن أنه ان يكون عضواً في عملية نقل ادارة القناة إلى أيدي أخرى غير فرنسية . وأنه يثق فقط في إشراك بعض المديرين الانجليز في المسؤولية مع المجلس الفرنسي ؛ وذلك بهدف تقويم وتدعيم الإدارة الحالية في فرنسا . ورأى لانيج أن هذا الأمر ان تم ، فإنه سيؤدي على الموضوع الرامي إلى امتلاك الانجليز لقناة السويس . وفي نفس الوقت يعطى مظهراً للنفوذ بدون امتلاك قناة السويس فعلاً . ودهش دانييل لانيج لموقف دى لسبس وعقب على موقفه . بأنه شيء طبيعي بالنظر إلى نزعة القومية ، والعقبات التي نشأت عند إتمام القناة من جانب انجلترا . ورأى لانيج أن من واجبه أن يوضح لى لسبس خطأ اعتقاده وتفكيره والذي يقوم على آمال واهية تعتمد على الثقة المبالغ فيها باستمرار وجود السيطرة الهشة على القناة والتي قد تنهار في أي لحظة نتيجة لحاجتها الى المال . وقد يترتب على ذلك في نظره ترك الاداره في أيدي أشخاص لم يكن في النية أن يعهد بها اليهم . لهذا يوضح لانيج لى لسبس أنه عندما يرجع إلى فرنسا سيواجه بعاصفة قوية في اجتماعه القادم بالجمعية العمومية لحملة الأسهم عندما يطالبون بسداد مستحقاتهم ، بصرف النظر عن إحساسهم القومي الذي كان

يستغله دى اسبس في الماضى لتأجيل دفع مستحقات المساهمين لفترة من الوقت .
وأضاف لانج بأن الصحافة الفرنسية تناولت من قبل موضوع تصفية شركة قناة
السويس ، وأشارت إلى احتمال قيام إدارة انجليزية في المستقبل . وأكد دى
اسبس أنه لا يمكن الإستعانة بمشاهير حملة الأسهم وحقوقهم الشرعية في المداخل
في ملكية قناة السويس والمطالبة بدخولها وذلك في حالة استمرار عدم دفع
فوائده اسبهم . وأن من سلطاتهم الاحتفاظ أو خلع دى اسبس نفسه حسب
رغبتهم . كل هذه الحقائق أشار بها لانج على دى اسبس لكي يكون مستعداً
لمواجهتها بالتكامل في المستقبل (١) .

ويرى الباحث من ذلك محاولة دانييل لانج التماسه على دى اسبس حتى ينقل
ملكية شركة القناة لإيجيپترا .

وعلى أى حال فقد غادر دى اسبس لندن إلى فرنسا ووعده دانييل لانج بإخطار
الخارجية البريطانية بموقف دى اسبس مع حملة الأسهم (٢) .
الا أن وزارة الخارجية البريطانية أخبرت لانج بأن حكومة جلالة الملكة ليست
مستعدة لابتداء أى رأى بخصوص مفاوضاته مع دى اسبس عن موضوع قناة
السويس (٣) .

(1) Daniel Lang to Granville, London 18.4.1871. Parl. p. Op.
Cit. No. 16.

(2) Ibid.

(3) Granville to Daniel Lang, Lon. 4.5.1871. Parl. p. Op.
Cit., No. 20.

وكانت وزارة الخارجية قد أرسلت إلى وزارة البحرية في رسالة دانييل لانج -
وانضمت البحرية في الرد المقترح المرسل للانج راجع الرسالة أرقام : ١٨ المؤرخة في
١٨٧١/٥/٧ و ١٩ المؤرخة في ١٨٧١/٥/٣ من الوثائق (Parl. p.) .

وأصل لائحة اعداد الخارجية البريطانية بأرائه والامارات المتعلقة بموضوع بيع قناة السويس ، فأخبرها بنيت حضور اجتماع الجمعية العمومية لجلسة الاسبوع القادم والمحدد لها ٢٠ يوليو سنة ١٨٧١ ، وأشار الى الشكوى المقدمة من القرعة التجارية النمساوية عن موضوع رسوم المرور التي تمثل عبئا ثقيلا على السفن النمساوية والايطالية اكثر من السفن البريطانية . وإعزب كل من القرعة التجارية الايطالية والنمساوية الى أن الحل في نظرهما هو قيام بعض الدول بملكية قناة السويس . وأوضح لائحة خطورة وقسوة قناة السويس في يد شركة أو مجموعة مشتركة من الدول الأجنبية قد يترتب عليه استحالة إيجاد قواعد لرسوم المرور ترضى كل الأطراف عندما يكونوا مشتركين في الادارة ، فكل دولة ستحاول عندئذ وضع أحسن وأنسب الشروط التي تلائم مصلحتها التجارية . وهذا واضح من موقف القرعة التجارية النمساوية . ويؤكد دانييل لائحة وجهة نظره الشخصية بأنه في حالة انتقال الادارة فإنه من الضروري أن يكون ذلك إلى أيدي انجليزية (١) .

وقد حاول لائحة كماداته التأثير على دى لسبس لاقتناعه بموضوع نقل مقر الادارة إلى إنجلترا ، على الرغم من أن دى لسبس كان قد أبدى نفوره ومقاومته لهذه الفكرة من قبل ، إلا أنه عاد وصرح للائحة بأن : « إحدى الحكومات الأجنبية (لم يحدد اسمها) قدمت لي عروضاً لمعرفة مدى استعدادى شخصياً لعرضها على الجمعية العمومية للمساهمين لاخذ رأيها في مسألة قيام الدول البحرية بشراء قناة السويس وشروط وضع هذه المسألة على بساط البحث » (٢) . ولكن دى لسبس

(1) Daniel Lang, to Granville, Lond. 19. 6. 1871. Parl. p. Egypt 1876 No. 21.

(2) Lang to Granville, Lond. 21. 6. 1871. Parl. p. Egypt 1876

أعرب عن عدم التزامه بوضع هذه المسألة أمام الجمعية العمومية إلا على أساس شراء قناة السويس بمبلغ ١٢ مليون جنيه استرليني مضافاً إلى هذا المبلغ جزء من تكاليف تسديد الديون لحلة الأسهم وقدّرهما بمشرة ملايين فرنك في العام ولمدة خمسين سنة ، وهما يمثلان المصاريف الفعلية للقناة . وأن الملاك في هذه الحالة لن يكون لهم فقط حق ملكية القناة وإنما ستكون لهم خلال التسع وتسعين عاماً حق بيع أراضي المدن والمنشآت الخاصة بالشركة في بور سعيد والإسماعيلية ومقاسمة الأرباح مع الحكومة المصرية (١) . وأرسل دى إسبس رأيه هذا إلى وزارة الخارجية البريطانية ولكنه لم يلق موافقتها . واستفسر لانج من الخارجية البريطانية عما إذا كانوا يفضلون أن تكون الإدارة في يد إنجلترا أم تقسمها الدول الأخرى . ثم أضاف لانج بأن سفراء هولندا وإيطاليا قد أعربوا له عن تأييدهما لانتقال الإدارة لانجلترا (٢) .

وعلى الرغم من المعلومات التي أرسلها لانج إلى وزارة الخارجية عن قناة السويس إلا أنها عادت فأخبرته بحكرونة أنه من السابق لأوانه بالنسبة للحكومة بجمالة للملك إعطاء أى رأى بالنسبة للنقاط التي أثارها (٣)

ومن القاهرة أرسل «ليونيل مور» Lionel Moore (٤) إلى جرانفيل يخبره بأن الخديوي اسماعيل قد أحاطه علماً صباح اليوم بأنه قد تلقى رسالة من دى إسبس يرافق فيها على مسألة نقل ملكية شركة القناة من الشركة الحالية إلى مجموعة

(1) Ibid.

(2) Ibid. Inclosure in No; 22.

(3) Hammond to Lang., F. O. 28. 6. 1871, Parl. p. Op. Cit. No. 23.

(٤) أحد أعضاء الفصالية البريطانية في مصر .

حكومات أوروبية ، بهدف إيقاظها ذات صبغة دولية . وأضاف دى لسبس بأن كل من رئيس الجمهورية الفرنسية تيير Thiers وريموسات Remusat — وزير خارجية فرنسا — قد عبرا له عن موافقتها على هذا المشروع . وأن الحكومة الإيطالية ستقوم بدور الوساطة في هذا الموضوع بين الدول المختلفة المعنية بالأمر . وكان تعليق الخديوى اسماعيل على ذلك بأنه يتنبأ بقيام مشاكل كثيرة في طريق تنفيذ هذه الفترة الجديدة التي يقترحها دى لسبس . وأضاف بأنه نظراً لخطورة وأهمية هذا الاقتراح فإنه سيرسل بدوره خطاب دى لسبس الى الباب العالي تاركاً للحكومات والسلطان التصرف في الموضوع حسبما تراه صحيحاً . وأبدى الخديوى عدم تحمسه للاقتراح (١) وفجلاً أرسل الخديوى اسماعيل الى الصدر الأعظم بمضمون خطاب دى لسبس اليه (٢) .

هذا وقد إلهات التقارير والمعلومات لوزارة الخارجية البريطانية من تفصلها في مصر وستانتون ، ومثل شركة قناة السويس في لندن « دانييل لانج » وليونيل مور من مصر ، يخبرونها بهذه المسألة . كذلك أرسل هنري اليوت — سفير إنجلترا بالاستانة — الى وزارة الخارجية بأنه قد سأل سيفر باشا Siever — وزير خارجية تركيا — عما إذا كان قد سمع شيئاً عن إقتراح دى لسبس بخصوص موضوع بيع القناتة للدول الأوروبية . ولكن سيفر باشا أخبره بأنه حتى ذلك الوقت لم يصله أى شيء عن هذا الموضوع الهام للباب العالي . وعبر اليوت له عن اهتمام إنجلترا والدول الأوروبية ببقاء القناتة مفتوحة وصالحة للبلاحة ولا

(1) Lionel Moore to Granville, Cairo. 15. 10. 1871, Parl. p. Op. Cit, No. 24.

(2) Ismail to Grand Vizier, Cairo. 14. 10. 1871., Parl. p. Op. Cit. No. 32.

يوجد أحد يرغب في انخفاض مصروفات القناة من أجل تعويض خسارة الأسهم،
وأبدي سيفر باشا تأييده لوجهة نظر اليوت ونوه بأن السبب العالي أن يلقف في
وجه الإجراءات الرامية إلى إزالة العقبات لتمهيد صلاحية وكفاءة قناة السويس،
بدليل أنه منذ فترة بسيطة صدق السلطان بناء على طلب الحكومة المصرية على
اقتراح رفع رسوم المرور بالقناة فرنكاً واحداً إضافياً كضمان للقرض الذي
طلبه دي لسبس (١).

كذلك كان دي لسبس قد أرسل مشروع مذكرة إلى وزير خارجية إيطاليا
فيكونت فينوستا : (Visconti venosta) بشأن دراسة شكل من تيير
(رئيس الجمهورية الفرنسية) ورعيوسات المبادرة المقترحة التي ستقوم بها
الحكومة الإيطالية للحصول على موافقة الدول الأوروبية على عقد مؤتمر تحضره
كل الدول المهتمة ولها مصالح في قناة السويس لدراسة مسألة شرائها . كذلك
لدراسة موضوع رسوم المرور حسب شروط الشركة على أن تكون إدارة
الشركة وماليتها ومقرها القضائي في فرنسا وأن يتمدد المؤتمر في باريس بوزارة
الخارجية (٢) .

ورد اسماعيل على خطاب دي لسبس وأفهمه أن مبيعة المذكرة التي أرسلها
إلى وزير خارجية إيطاليا (Venosta) بدون تقويض منه ، وأنه - أي اسماعيل -
يترض على هذا الاجراء ، وأيضاً على مسألة بيع قناة السويس ومن المستحيل
الإجابة عليها لأن الباب العالي هو الذي يملك هذا الحق . وأحاطه علماً بأنه قد

(1) Henry Elliot to Granville, Therapia 28. 10 1871. Parl. P.
Egypt (1876) No. 25.

(2) Project Note, Inclosure 1 in No. 26. 8. 10. 1871. Parl. P.
Op. Cit.

أرسل مذكرة للسلطان ومحمد مايرد السلطان سيخبره (١). هذا هو كان حى لميسى
 قد أخبر (لورد ليمون) - سفير إنجلترا في فرنسا - بموضوع اقتراح بيع
 قناة السويس للدول الأوروبية (٢). وأكد حى لميسى له بأن هذه المسألة قد
 أهدت في البرلمان الايطالى وأن شركة قناة السويس العالمية صاحبة الامتياز لم
 تكن حى الداعية لذلك ، ولكنها تم بمصلحة التجارة الدولية . وأنه يقع حالياً
 على طاق الحكومة الايطالية تقدير العمل الذى ستقوم به بالنسبة لهذه العروض
 المبدئية (٣) .

أما دانييل لانج فقد ظل في مراسلاته لوزارة الخارجية البريطانية يظهر ما ولا
 بأول بالأمور المتعلقة بقناة السويس . فهو يذكر لما بأن هذا الموضوع أصبح في
 أيدي سلطان تركيا ، وأن سفير تركيا اقترح قيام تركيا بشراء قناة السويس ،
 وذلك لانج رسم شكل المشروع ليكون أكثر قبولاً من جانب حاكم قناة السويس .
 وفهم لانج من حديث السفير التركى أن تركيا قد تتصرف كوسيط ثم بعد ذلك
 تقترح تحويل الإدارة لإنجلترا . وأفهم لانج السفير التركى برغبته في التعاون
 معه في أى ترتيبات بشرط أن تكون تلك الإجراءات متفقة ووجهات نظر الحكومة
 البريطانية ، مؤكداً له بأنه ليس لديه في الوقت الحاضر أى تصور لوجهات النظر
 هذه . وقد أخبر لانج جرافيل أنه لم يخبر أحداً بهذه الموضوعات سواء ، ولم
 يكن في نيته كتابة سطر واحد إلى باريس عن هذا الموضوع . وسبب ذلك يرجع

(1) Ismail to De Lesseps, Cairo 26-10, 1871.

Inclosure Desp. No. 26 from Elliot to Granville.

(2) Lord Lyons to Granville, Paris 15-12-1871, Part 4, F. No. 27.

(3) Ibid. Inclosure 1 in No. 27.

إلى رغبته في إعطاء جرانفيل الفرصة لإرسال أي من ملاحظاته له وثانية لأنه لم ينس خلال زيارته الأخيرة لباريس أن دى لسبس قد فقد جانباً كبيراً من تأثيره على المساهمين وحملة الأسهم فكان دى لسبس نفسه قد دهش عند إجتناحه الأخير بهم وهم يهملون الإنصات إلى تقريره المالي ورفضهم قبوله ، وقد عين دى لسبس مؤتمراً خاصاً لتحديد طريقة احتساب الخسارة (١) .

هذا ونتيجة للمعلومات التي أرسلها دانييل لانج الى وزارة الخارجية ، نجد هاموند وكيل وزارة الخارجية البريطانية يعث الى لانج ، نيابة عن جرانفيل ، عبر له عن شكره للمراسلات التي بعث بها والخاصة بقناة السويس (٢) .

وهكذا نجد دانييل لانج بدافع من نوعه الوطنية ، عندما رأى شركة قناة السويس على وشك الإفلاس ، يسارع الى ابلاغ وزارة الخارجية البريطانية بمعلومات تفصيلية عن مركز قناة السويس المالي والفقى سرا كما رأينا ، ولم يعلم دى لسبس بتلك المراسلات التي أرسلها دانييل لانج للخارجية البريطانية الا بعد ذلك بسنوات ، عندما تم نشر المراسلات الدبلوماسية الخاصة بمسألة قناة السويس عام (١٨٧٦) ، والتي تضمنتها مضابط البرلمان الإنجليزى ، وهذا قد صدم دى لسبس لتلك الحيانة وعام بطرد دانييل لانج على الفور من خدمة الشركة (٣) . وتسبب فصل لانج في إثارة المشاعر الإنجليزية ، فنجد جريدة شركة قناة السويس قد نشرت نقلاً عن جريدة « التيمز » البريطانية ، في عددها الصادر بتاريخ ٢٩ فبراير

(1) Daniel Lang to Granville, Lond. 29. 12. 1871. Parl. P. Op. Cit. No. 28.

(2) Hammond to Lang, F. O. 3. 1. 1871. Parl. P. Op. Cit. No. 29.

(3) Kiaros (Lord), Op. Cit. p. 262.

١٨٧٦ ، معلقة على مسألة فصل دانييل لانج من جميع وظائفه التي يشغلها في مجلس الإدارة وكمثل المصالح البريطانية ، وبأن الإثم الذي إرتكبه دانييل لانج أنه كان البريطاني الوحيد الذي يقوم بدور هام في مشروع قناة السويس ، . وقد إستاء كثير من الساسة البريطانيين لفصل دانييل لانج ، وكان هذا العمل في نظرهم بمثابة لإزدراء من جانب الشركة المصالح البريطانية في قناة السويس ، (١) .

ودافع شارل دى لسبس عن مسألة فصل لانج مؤكداً أن هناك علاقة صداقة تربط دى لسبس بستوكس — العضو البريطانى فى مجلس إدارة الشركة — وذلك دليل على إهتمام الشركة بمصالح إنجلترا . كذلك رد شارل دى لسبس على ما ذكرته وجريدة التيمز ، موضحاً ومعلقاً بأن دانييل لانج لم يشغل أى دور فى مناقشات مجلس إدارة الشركة . وأنه لم يكن يمثل — بأى حال — المصالح البريطانية ، . وأن الشركة قد قامت بفصل وكيل خرج عن حدود العمل المسند إليه ، (٢) . وفى نفس الوقت نشرت جريدة القناة ، خطاباً موجهاً من دى لسبس إلى محرر جريدة التيمز ، يؤكد فيه أن دانييل لانج قد فصل كوكيل عادى (Simple agent) للشركة فى لندن وأن سبب فصله يرجع إلى قيامه فى عام ١٨٧١ بإرسال مراسلات مع وزراء حكومة جلالة الملكة دون إبلاغ إدارته الشركة بذلك . وقام فى الوقت نفسه بمفاوضات شخصية. حقر فيها إسم فرديناند

(1) « Le fait que sir Daniel Lang était le seul anglais qui eût un rôle important dans l'entreprise du canal de suex » voir, B.D. No. 152, 12 Mars, 1876 P. 1.

(2) « La Compagnie a révoqué un agent sorti des limites de ses attributions ». Ibid. p. 2.

فى اسبىس بتقديده اعمالا غير حقيقية، (١). وكان من نتائج نشر هذه المراسلات الرسمية مؤثرا أن ترتب عليها قيام سوء تفاهم بين حكومة جلالة الملكة والشركة البحرية العالمية لقناة السويس (٢).

وأرسلت وزارة الخارجية البريطانية بعد ورود التقارير المختلفة عن مسألة قناة السويس إلى وزارة التجارة لأخذ رأيها فى هذا الموضوع . وقبل أن أرسل وزير التجارة البريطانية ، غارر ، إلى هاموند — وكيل الخارجية البريطانية — يعبره : « أنه بدراسة المستندات والمراسلات وجد استعداداً من كل من الحكومة الإيطالية والفرنسية للاشتراك فى خطة شراء قناة السويس بمعرفة الحكومات الأوروبية . ولكن الحكومة المصرية كانت على ما يبدو مترددة (٣) ولكنها تميل إلى معارضة هذه الفكرة . وأما الحكومة التركية فهى وإن كانت لم تعلق رأيا بعد إلا أنه من المحتمل معارضتها أيضا لهذه الفكرة . ويبدو أن دى اسبىس والشركة توافقان على مسألة بيع قناة السويس ، وذلك على الرغم من وجود اختلاف كبير بينهما وبين أفراد آخرين بالنسبة لشحن قناة السويس وشروط الشراء . وأن وزارة التجارة ليس لديها أرقاما أو بيانات كاملة لتوضيح مدى تطور التفاوض خلال السنة الأخيرة . وأن هذه البيانات يمكن الحصول عليها من باريس — يقصد مقر الشركة — أو من مصر ، ومن الصعب الحصول عليها من لندن ، (٤). ثم يضيف وزير التجارة فى رسالته : « إن موقف الوزارة يتحدد بإهتمامها بالسياسة

(1) «... il a abusé du nom de M. Ferdinand de Lesseps, en avançant des faits inexacts». Ibid. B, D.

(2) Ibid.

(٣) خضعت الحكومة المصرية لإهانة وأنها دول الرجوع الباب السالى .

(4) Farrer to Granville, Lond, 22, 1, 1872. Parl. p. Op. Cit.

التي ترمى إلى خدمة مصلحة التجاره والملاحة البريطانية والمربطة بهذا المشروع ، كما ترحب الوزارة بقيام الدول الأوروبية بعملية شراء قناة السويس ، بشرط أن تكون إدارة الشركة ومسألة سياد القناة ، بمرقة و اللجنة الأوروبية . (European Commission) ، وهذا الموضوع تحبذه الحكومتان الفرنسية والإيطالية . وأن وزارة التجارة ترى أن قناة السويس تزداد أهمية لبريطانيا يوماً بعد يوم ، ومن مصلحتها بقاء هذا الشريان الحيوى مفتوحاً للملاحة . أما بالنسبة لمركز الشركة المالى ، فيلاحظ أنه إذا كان إقتراض دى لسبس صحيحاً من أنها — أى القناة — ستصبح مربحة ، فإن مساومة المساهمين الآن الفعل منها بعد ذلك ، أما إذا كان المشروع عديم الربح فلا أمل بالنسبة لإحتتمالات حسن إداره وتشغيل وصلاحيه القناة إذا تولت أمرها شركة (١) .

ثم تعرض وزير التجارة البريطانية للجانب السياسى فى مسألة بيع القناة قائلاً أنه ليس من إختصاص وزارة التجارة ، بل هو من إختصاص وزارة الخارجية ، لأن هذا الموضوع فى نظره مرتبط بموقف كل من مصر والباب العالى . وأنه من الخطورة بمكان لتجارة العالم وقوع هذا الطريق الهام فى يد حكومة غير قادره على إدارته بكفاءة تامة . وأن يكون مجالاً لنفوذها أكثر من إهتمامها بمصلحة التجارة والملاحة العالمية (٢) .

أما فيما يتعلق بموقف الحكومة التركية إزاء تلك الأحداث . فتوضحها الرسالة التي بعث بها وزير خارجيتها وسيفر باشا إلى سفيره تركيا فى لندن — موسورس باشا (Musurus Pasha) . يطلب منه الإتصال بوزارة الخارجية البريطانية لإباحتها علماً بأن الباب العالى لا يوافق بأى حال حتى من حيث المبدأ على مسألة

(1) Ibid.

(2) Ibid.

بيع قناة السويس ، وإنشاء إداره دوليه على أرض تخصها . ومن جانب آخر فإن دى لسبس له فقط حق حايه الإختيار ، ولاحق له في إثاره مسأله بمثل هذا النوع . ذلك أن شركة قناة السويس شركة أجنبية وهى لذلك تخضع لقوانين وعادات الإمبراطورية العثمانية . بالإضافة إلى أن العقد لم يعط دى لسبس الحق في تغيير مركز الشركة في علاقتها مع حكومة الإمبراطورية ، وأن كل الخطط الجديدة مرتبطة بموافقة الحكومة العثمانية ، وعلى هذا فإن الباب العالى لا يوافق بأى حال من الأحوال على هذه التعديلات . هذا وقد سبق توضيح هذه النقاط إلى د هنرى اليوت ، سفير إنجلترا بالإستانة (١) .

هذا ونجد لانسج يقترح على جرانفيل (٢٩ ديسمبر ١٨٧١) مشروعاً بقيام تركيا بشراء القناة ، وستكون تركيا — من وجهة نظر لانسج — في هذه الحالة د بمثابة رجل فاعل الشخصية ، بالنسبة للحكومة البريطانية (٢) .

على أى حال فقد تمكن دى لسبس في عام ١٨٧٢ بعد أن بلغ مجموع ما حصل عليه (١٢ مليون فرنك) من قرض العشرين مليون فرنك — السابق ذكره — فقد أعطى ذلك للشركة متنفساً من الضائقة المالية واستطاعت بهذا المبلغ دفع متأخرات الفوائد عن السنتين الماضيتين ، وحولت السكوبات إلى سندات

(1) Musurus Pasha to Granville, Lond. 22.1.1872. Parl. P. Op. Cit. No. 32; Cf. sever to Musurus, 10.1.1872. Parl. P. Inclosure in No. 32. Op. Cit.

(2) "Turkey might purchase the shares acting as an home de paille". Marlowe, the making of suez Canal. Op. Cit. p. 292.

نقلها ماوهر من وثائق الخارجية البريطانية لانسج إلى جرانفيل ٢٩ ديسمبر ١٨٧١ .

Bonds يدفع عنها فوائد ٥ ٪ قابلة للإستهلاك خلال أربعين عاماً (١)
هذا بالإضافة إلى ارتفاع الحولة المارة بالقناة خلال هذا العام (١٨٧٢) فبلغت:
١٠٠.٠٠٠ رطلًا وبلغ الإيراد ١٦٥٩١.٧٥٩ فرنكا (٢) وهذا الرقم ضعف
العام السابق (٣).

وعندما بدأ للركز المالي لشركة قناة السويس في التمسك ، نجد شارل دي
لمبس يدفع عن والده فنشر في صحيفة قناة السويس في هدهدها الصادر في (٢٢
أبريل ١٨٧٢) إعلاناً لمراسل الشركة عن مسألة بيع قناة السويس يؤكد فيها
نقطتين :

الأولى أن الشركة لم تقم بتقديم أى عرض لأي شخص ، والثانية : أنه عند
تقديم أى عرض مناسبة من هذا القبيل من جانب الدول المعنية ، فإنه سيعرض
بطبيعة الحال على الجمعية العمومية للمساهمين الذين لهم الحل في اتخاذ القرار (٤) .
ويرى الباحث أن الهدف من نشر هذا الكلام هو طمأنة المساهمين بالنسبة لمسألة
بيع قناة السويس ودفع التهمة عن دي لمبس .

هذا ونجد أن شركة قناة السويس ، في محاولة منها لزيادة دخل القناة ، تعلن في
١٢ مارس ١٨٧٢ بأن رسوم المرور ستعقب على أساس الحولة الكلية للسفينة
وليس على أساس الحولة الصافية ، كما كان متبعاً من قبل . وبهذا العمل سيزداد
دخل القناة بطبيعة الحال بمعدل ٣٠ ٪ وأدى ذلك إلى ثورة ملك السفن .

(1) Voisin-Bey, Op. Cit. T.2, p 12, Cf. Kinross, Op. Cit. p. 257.

(2) B. D. No. 132, 2 Jul, 1876. p. 3.

(٣) بلغت الرسوم عام ١٨٧١ مبلغ ٨٥٩٩٣٠٧٢٢ فرنكا - المصدر السابق .

(4) Bull. Décadaire No. 12, 22 April 1872, p. 1.

والشركات الملاحية على شركة قناة السويس (١) .

هذا وعلى الرغم من تقرير وزارة التجارة البريطانية بزيادة التجار من أوربييا والشرق عبر قناة السويس ، وأن العلم البريطاني كان يمثل نسبة متزايدة في هذه التجارة ، وأن من المنطقي أن تزداد قبضة بريطانيا على قناة السويس . . إلا أن حكومة الأحرار برئاسة جلادستون تحركت بحذر شديد في هذه المسألة (٢) . وهكذا فإن وزارة الخارجية البريطانية مؤيدة برئيس وزرائها (جلادستون) كانت ما تزال غير راغبة في التحرك لمسألة شراء قناة السويس (٣) .

وقد اتسامت عن السر في أحجام حكومة الأحرار البريطانية انتهاء هذه الفرصة . رغم التقارير العديدة التي أوضحت مركز الشركة وأهمية القناة لبريطانيا وخطورة وقوعها في أيدي أخرى . . . الخ . ربما تكون حكومة جلادستون مترددة لأسباب عدة منها الأحداث الخطيرة التي تدور في أوربا ، وجمهورية فرنسا على يد بروسيا وتفسير موازين القوى نتيجة لهذا الصراع (كما ذكرت من قبل) . هذا بالإضافة الى قيام روسيا بإلغاء حياد البحر الأسود وقد خلق حالة خطيرة بالنسبة للحكومة انجلترا (٤) .

وأن قيام انجلترا بشراء قناة السويس في تلك الظروف الدولية المتغيرة فيه مجازفة من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإن فرنسا بعد هزيمتها أصبحت لا تشكل خطراً على قناة السويس . وإذا كان لا بد من استبدال الشركة الفرنسية فإن أسلم حل

(١) Ibid. No. 8, 16, 3, 1872.

ودارج مشكلة رسوم المروء ومؤتمر القسطنطينية الدول .

(٢) Kinross, Op. Cit. p. 260.

(٣) Wilson, Op. Cit. p. 45.

(٤) راجع الفصل الثالث من الباب الأول .

بالنسبة لساسة انجلترا هو شيء شبيه بالجنة الأوروبية لتمر القناوب حيث
لبريطانيا هناك مركزاً متفوقاً ، فلا مانع إذن من قيام نوع من هذا القبيل .

وحول مسألة بيع شركة قناة السويس يذكر أحد المؤرخين « هالبرج »
أنه كان من الممكن قيام شركة بريطانية في الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٧٢ بشراء
شركة قناة السويس بدل من أن تصبح تحت « إدارة دولية » .

فقد حدث أن اتفق كل من « دوق سوزلاند » ، « Duke of Sutherland »
والسيد / بندر Pender (وهما من كبار رجال المال الانجليز) على شراء شركة
قناة السويس ولكن بسبب موقف حكومة الاسرار انبطلت عزيمتهما فلم يكتب
النجاح للمشروع (١) .

كما يذكر مؤرخ آخر « نوتوفتش » أن مجموعة من الرأسماليين الانجليز قد فكرت
في شراء شركة قناة السويس ، فأرسلت في ربيع عام ١٨٧١ وفداً الى مصر
للتفاوض مع دي أسبس ، وعرضوا عليه اقتراحهم بشراء شركة قناة السويس
ولكنه رفض الدخول معهم في مفاوضات بهذا الشأن (٢) .

كما انتقد أحد الكتاب - كراييتيه - جلاستون لأنه أخطأ خلال فترة حكمه
(١٨٦٨ - ١٨٧٤) في فهم أهمية قناة السويس لإنجلترا (٣) .

وتغير الوضع في عام ١٨٧٤ بمجيء حكومة المحافظين برئاسة دزيرلي .
فقد عادت وزارة التجارة البريطانية تبدي رغبتها في قيام « إدارة دولية للقناة »

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 222.

(2) Notovitch, Nicolas, L'Europe et L'Egypte, Paris 1898.
p. 131.

(3) Crabité, P., Op. Cit. p. 160.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 222.

مؤكدة : « أن التفتيدات والمهاكل لن تنتهي طالما هذا الممر الملاحي الدولي في يد شركة خاصة » (١) كذلك أعلن لورد دربي — وزير خارجية بريطانيا — في مجلس اللوردات، تأييده لمسألة وضع قناة السويس تحت إدارة لجنة دولية (٢). كذلك يقال أن دزويلي خول البارون « روتشيلد » أن يلمح وبصفة سرية « to intimate confidentially » لدى لسبس بأن الجو في إنجلترا أصبح مهيأ لفكرة شراء القناة . فلقد زار دى لسبس اللورد ليونز في ١١ يوليو ١٨٧٤ وذكر له أن شخصيتين بريطانيتين قد تحدثا معه من مسألة بيع قناة السويس وعندما سئل دى لسبس عن الرقم التقديري لقيمة القناة المالية ذكر له مبلغ (٤ مليون جنيه) وهو مبلغ آثار فزع روتشيلد ، وعلق على ذلك بأن شركة القناة ليس لديها لنية في البيع واستبعدت الفكرة (٣) .

(1) Ibid.

(2) Ibid: p: 233

(٣) ويذكر هالبرج أن الشخصيتين اللتين تحدثت عنهما دى لسبس (واحد من عائلة روتشيلد بالتحديد والآخر البارون « اميل دارلنجر » وهو هنري مروف في باريس .

الفصل الثاني

الآزمة الثانية

(مشكلة الحمولة ورسوم المرور بقناة السويس)

ومؤتمر الحمولة الدولي المنعقد بالاستانة

(سنة ١٨٧٣)

- تعريف بمعنى كلمة الحمولة .
- تطور نظام الحمولة في كل من إنجلترا وفرنسا .
- تطور حمولة قناة السويس .
- الصراع السافر بين شركة قناة السويس والدولة البحرية :
 - ° احتجاج الحكومات والشركات الملاحية على قرار الشركة .
 - ° موقف كل من الحكومتين المصرية والتركية من الآزمة .
 - ° موقف إنجلترا وفرنسا من المشكلة .
- مؤتمر الحمولة الدولي المنعقد بالاستانة :
 - ° التمهيد لعقد المؤتمر .
 - ° جهود دي لسبس المضاد للتأثير على السلطان .
 - ° قرارات المؤتمر ومشكلة تنفيذها .
 - ° التهديد بالاحتلال العسكري للقناة ثم إذعان دي لسبس .

تعتبر مشكلة تحديد حمولة السفن من أخطر الأزمات التي واجهت شركة قناة السويس . فالمحولة هي أساس تحصيل رسوم المرور بالقناة ، وقد استمرت تلك الأزمة أكثر من أربع سنوات تأزعت فيها الأمور ، وأدت إلى ثورة الشركات للملاحية مزيدة من حكوماتها . وقامت الحكومة الإنجليزية بالضغط على الباب العالي لحسم المشكلة . وترتب على ذلك عقسد مؤتمر دولي لتوحيد المحولة بالمسطنطينية ، حتى لا يكون هناك مجال لتلاعب دى لسبس برسوم المرور . وباغت الأزمة ذروتها عندما أمتنع دى لسبس عن تنفيذ مقررات المؤتمر الدولي للمحولة ، فتوجهت قوات عسكرية أرسلها الحديوي لإحتلال القناة . عندئذ فقط رضخ دى لسبس .

وقد شهدت هذه الفترة صراعاً عنيفاً بين الدبلوماسية البريطانية والفرنسية في هذا المجال واشتركت في هذا الصراع دول أخرى يعنيها أمر شركاتها للملاحية وسفنها . فمشكلة رسوم المرور في القناة مهمة بالنسبة لربح وخسارة ملاك السفن . أما بالنسبة لدى لسبس فقد حاول الخروج من الأزمة المالية التي كانت تعانها الشركة عن طريق إحتمساب رسوم العبور بالقناة على أساس حمولة السفينة الكلية بدلاً من المحولة الصافية .

وقبل دراسة هذه المشكلة من المهم تفسير بعض الإصطلاحات التي ستتردد كثيراً في هذا الموضوع . ذلك أن هذه المشكلة الفنية تحولت إلى مشكلة سياسية دولية .

تحتسب رسوم المرور في قناة السويس على أساس حمولة السفينة ، فالمحولة في الحقيقة هي أساس تحديد الرسوم للملاحية وكافة الضرائب التي تخضع لها السفينة . والمحولة عملية حسابية لتحديد سعة السفينة إما بطريق الوزن ، وذلك عن طريق معرفة لإزاحة السفينة Ship's Displacement أو بالحجم عن طريق

قياس فراغات السفينة الداخلية ، بأخذ أبعادها بطريقة هندسية دقيقة .
وإحتساب الرسوم على أساس المحولة بالوزن غير منصف بالنسبة للشحنات
الثقيلة . كما أن فرض الرسوم على أساس الحجم لا يمثل تمثيلاً حقيقياً سمى نقل
السفينة بالوزن . والمحولة في الحقيقة عنصر للنافسة الدولية . فكل دولة تحدد
حولة سفنها كما يراها لها .

وقبل إفتتاح قناة السويس للملاحة كانت هناك طرق عديدة لقياس حولة
السفن . وكان النظام الإنجليزي والنظام الفرنسي هما السائدان ، واختلف كل
منهما عن الآخر . ولكن معظم الدول البحرية أخذت بنظام المحولة الإنجليزي
لسهولته ، وتطبيقه بطريقة عملية .

وأستعملت فرنسا طريقة إحتساب حولة السفن بالحجم منذ زمن بعيد ، وصدر
قانون سنة ١٦٨١ بفرنسا يوضح طريقة تقدير حولة السفن الفرنسية (١) . ثم
ُعَدل هذا القانون في أول يناير ١٧٩٤ ، لأن طريقة القياس بالنظام السابق يجعل
السفن الفرنسية أكبر حولة من السفن البريطانية والأمريكية (٢) .
ونتيجة لشكوى ملك السفن الفرنسية صدر قانون جديد في ٢٨ نوفمبر ١٨٣٧ (٣) .

(١) احتسبت حولة السفن الفرنسية بالحجم منذ البداية ، فان قانون عام ١٦٨١ كان
يحتسب الطن الجرى بما يوازي ٤٢ قدم ٣ أو ١٤٤ متر ٣ ، وهو يوازي ١٠٠ كيلو
جرام ، وكان يقدر على أساس ٤ براميل وزن كل منها ٢٣٠ لتر ، وهذه البراميل تشغل
حيزاً يقدر بـ ٤٢ قدم ٣ أو ١٤٤ م ٣ . انظر :

Voisin, OP. Cit. T.2, P.28; cf. Roux, Charles, OP. Cit. T.2, P.7

(2) Voisin, OP: Cit. T. 11. P. 31.

(٣) احتسب هذا القانون حولة السفينة بالطن ، بأخذ أبعادها : الطول x العرض x

السفن بالمتر ، ويتم الناتج على ٣٨٠ : Ibid.

واستمرت قواعد قياس السفن في فرنسا — طبقاً لمرسوم ١٨٣٧ — معدولة بها إلى أن طالب ملك السفن الفرنسية إدخال نظام للقياس الانجليزي ، المعروف بأسمه نظام مورسوم ، Moorsom ، لهولته . وطبق في فرنسا إعتباراً من ٢٤ ديسمبر ١٨٧٢ . واعتد النظام الإنجليزي دون إجراء استنزالات الجهاز المحرك من الحولة السكلية (١) .

أما في انجلترا فإن أول قانون انجليزي خاص بقياس حولة السفن صدر عام ١٨٢٢ ، وطبق على السفن التي تعمل في نقل الفحم فقط . ثم صدر قانون آخر عام ١٦٩٤ ، ولكنه لم يمسك طويلاً . وفي عام ١٧٧٣ ظهر نظام جديد للحولة عرف بأسمه : (Builders Old Measurement) وظل مستعملاً حتى عام ١٨٣٥ والكمية المتحصل عليها عن طريق هذا القياس حاولت تحديد طن السفينة بوحدة صناعية قدرها ٩٤ قدم مكعب (٢) .

ولقد بدأ نظام الحولة في انجلترا بطريقة الوزن وليس بالحجم ، كما كان متبعاً في فرنسا . فكانت حولة السفينة تحسب على أساس وزن الشحنات المنقولة محسباً بطريقة مباشرة ثم يعاد تقديرها بالإستمانة بقانون يحدد هذا الوزن بطريقة أسهل وهو ضرب الطول \times العرض \times الارتفاع . ولكن في أواخر القرن الثامن عشر اختلفت العلاقة بين الوزن والحجم ، نتيجة لتطور تصميم بناء

(1) Ibid. P. 51:

(٢) أصل كلمة حولة Tonnage جاءت من نظام قديم لقياس حيث كانت وحدة

السنة هي الفـانغ الذي يشـله برميل من الخمر Tan . راجع :

Robert, H, Naval Architecture and Ship Construction, London, 1956 p, 147

السفن وظهور استنزالات الحولة الخاصة بالسفن التجارية (١). وكان لا بد من الخيار بين التعامل بالحولة بالحجم أو بالوزن. واستقر الرأي على اختيار حولة الحجم، فقد تبين أنها أكثر عدالة لتحصيل كافة الرسوم والضرائب بالإضافة إلى سهولة احتسابها. ففي عام ١٨٥٤ صدر في إنجلترا القانون التجاري البحري، يعتمد حولة السفن فيه على نظام قياس جديد يعرف باسم «نظام مورسوم» (٢). وبهذا النظام انتقلت إنجلترا من نظام تقدير الحولة بالوزن إلى نظام تقدير الحولة بالحجم. ونظراً لسهولة هذه الطريقة في احتساب حولة السفينة أخفّت بها معظم الدول البحرية بالتدريج في الفترة من ١٨٦٥ إلى ١٨٨٠. ولاحتساب الحولة الصافية في هذا النظام — بالنسبة للسفن الشراعية — كان ينقص نصف حجم الحولة السككية. أما بالنسبة للسفن البخارية، فكان ينقص ٢٥٪ من الحولة السككية الذي يمثل حجم الجهاز المحرك للسفينة. والناج يمثل الحولة الصافية للسفينة وهي أساس تحصيل الرسوم في إنجلترا (٣).

هذه دراسة سريعة لتنظيم الحولة التي كان مفهولا بها عند افتتاح قناة السويس واللاحقة، أما حولة قناة السويس، فلم تكن الشركة قد حددت لها نظام حولة، ولم يكن لمصر أو لتركيا نظم حولة خاص بهما. وإذا نظرنا إلى عقد امتياز شركة قناة السويس الثاني (١٨٥٦) نجد المادة ١٧ منه والخاصة برسوم المرور

(١) راجع بالنسبة لتطور بناء السفن — الفصل الثاني من الباب الأول.

(٢) مورسوم هذا صاغه بحري إنجليزي، رأى أن الحولة تشمل القياس الدقيق لسكل الفراغات الداخلة في السفينة سواء تمتع السطح أو فوقه وأستبعد كل أمتهم بالوزن وبالنسبة لتاريخ الحولة في إنجلترا — راجع:

Voisin, OP. Cit. T.ii, PP. 29 — 46.

(3) Fitzgerald, OP. Cit. T. 2, P. 133.

في القناة قد جاء فيها : « تعويضاً للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التي تتكلفتها بمقتضى هذا فرمان ترخص لها ومن الآن وطيلة المدة التي تتمتع فيها بالإمتياز وهي المدة المبينة في المقتريين الأولى والثانية في أن تفرض وتقاضى عن المرور في القناة والمرافئ التابعة لها رسوماً الملاحة والإرشاد والقطر والسحب وفقاً لتعريفات لها أن تدلها في كل وقت مع مراعاة الشروط الصريحة الآتية :

- ١ — تحصل هذه الرسوم دون إستثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط ماثلة .
- ٢ — تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بها في عواصم البلدان التي يعتمدها الأمر وفي مرافئها التجارية الرئيسية .
- ٣ — لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدره عشرة فرنكات عن كل طن سعة ، من حمولة السفن وعن كل فرد من المسافرين :

• Le Chiffre maximum de dix francs par tonneau de
Capacité des navire . » (١)

هذا وقد شكل رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس في ١٦ أكتوبر ١٨٦٨ ، أي قبل عام من إفتتاح القناة ، لجنة سميت بأسم « لجنة الملاحة » ، مهمتها دراسة ظروف ومستقبل استغلال القناة . وتكونت تلك اللجنة من الضباط والمهندسين البحريين وأعضاء المؤتمر الإستقاروى الأشغال والمهندسين ومقاولي شركة قناة السويس ومدير الملاحة والتحرركات بالقناة . وكان من أهداف هذه اللجنة إبداء رأيها بالنسبة لطريقة قياس الحمولة وتحديد مفهوم عبارة طن سعة

(1) Roux, J. G , OP. Cit. T. ١, P. 451

Tonneau de Capacité المنزه عنها في عقد الإختيار (١) . ودرست اللجنة امكانية إيجاد «طن نموذجي» : Tonneau Type يمكن إتخاذه أساساً لإحتساب الرسوم لجميع السفن وكذلك العلاقة بين هذا الطن الذي سبق عليه الإختيار والطن الرسمي الذي تستعمله الدول المختلفة . وقدمت اللجنة تقريرها المؤرخ في ١٤ نوفمبر ١٨٦٨ للشركة جاء فيه : «تقرر اللجنة أن الحمولة الإنجليزية هي أحسن نظام للقياس يمكن اقتباسه ولكن تقرر بأنه من الصعب إيجاد علاقة بين الطن النموذجي والطن الذي تطبقه الدول الأخرى لأن طريقة القياس في كل دولة تختلف عن الأخرى . وأن مسألة إيجاد نظام موحد للحمولة في الوقت الحالي ليس من إختصاص هذه اللجنة وإنما يجب وضعه أمام لجنة دولية في المستقبل . وأنه من رأى اللجنة أنه إنتظاراً لأن تتوصل هذه اللجنة الدولية لنظام عالمي موحد للحمولة يمكن إقتباسه فإن شركة قناة السويس يجب أن تعتمد على الحمولة الواردة بمستندات السفينة دون تمييز لجنسيتها كأساس لتحصيل رسوم العبور» (٢) .

وبناء على ذلك طبقت الشركة هذا النظام بعد إفتتاح القناة على أساس ما تحمله السفينة من شهادات حمولة لتحصيل رسوم المرور ، وكانت الشركة قد أصدرت في ١٧ أغسطس ١٨٦٩ قبل إفتتاح القناة للملاحة بثلاثة أشهر لائحة الملاحة بها . وجاء بالمادة ١١ من هذه اللائحة تأكيد للمادة ١٧ من عقد الإختيار الخاص بالشركة الثاني : «تحتسب رسوم العبور على الحمولة الفعلية للسفن ، وتحدد الحمولة وحتى صدور قرار جديد على أساس مستندات

(1) Fitzgerald, Op. cit., T. ii. P. 135; cf. Voisin, Op. Cit. T. ii, p. 57.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. 2 p. 136; cf. Voisin, Op. Cit. T ii pp. 75-58.

السفينة وأن رسوم العبور من بحر لآخر هي عشرة فرنكات للطن ، وعشرة فرنكات لكل راكب تدفع عند مدخل القناة، إما في بورسعيد أو في السويس^(١). ثم صدرت لائحة جديدة للشركة في أول فبراير ١٨٧٠ - جاء بالمادة ١١ منها :
 « تحسب رسوم المرور بالنسبة للسفن التجارية على أساس الخوالة الصافية للسفينة »^(٢) . ولكن بعد مرور عام على الافتتاح رأته إدارة الشركة ضرورية عمل دراسة جديدة لمسألة قواعد احتساب رسوم العبور . وقد ترتب على هذه الدراسة مجموعة من المعلومات مفادها أن الخوالة الرسمية الواردة بمسندات السفينة والتي اتخذتها الشركة كآساس لتحصيل رسوم المرور من قبل ، لاتضع أنها أقل من السعة الحقيقية لخوالة السفينة . وبذلك تتحمل الشركة مخاطر يجب عليها تفاديها . ذلك أن الخوالة الأهلية تختلف في كل دولة عن الأخرى لدرجة أن بعض السفن المتشابهة تمتاز عن الأخرى في الرسوم^(٣) .

ومن الأسباب الرئيسية - كما ذكرت في الفصل السابق - التي دعت للاهتمام بموضوع حمولة السفن ، محاولة الشركة الخروج من أزمتها المالية التي هددها ، في محاولة منها لرفع رسوم المرور حتى تزيد الإيرادات على المصروفات . وكانت الحكومة الفرنسية قد تولت القيام بجهود واتصالات دبلوماسية لإيجاد نظام موحد لحمولة السفن ويتضح ذلك من الخطاب الموجه من وزير خارجية فرنسا في ١٩ أكتوبر ١٨٦٩ إلى رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس يخبره فيه بإتمام إمبراطور فرنسا بوجود نظام موحد للقياس يعتمد على النظام

(1) Fitzgerald, Op. Cit., T. 2. p. 136; cf. Voisin, Op. Cit. T. 2. P. 59.

(2) Voisin, Op Cit. T. 2. p. 59.

(3) Ibid.

الانجليزى وتقبله الدول الأخرى وأن الوزارة مهمة جداً بهذه المسألة مع السلطات المختصة وسلطات لجنة نهر الدانوب الأوربية، وأنها سترسل تقريراً بذلك إلى حكومة جلالة الملكة للاتفاق سوباً على إعداد نظام دولي لتحديد حوزة السفن، ويمكن لجميع الدول قبول هذا النظام. إلا أن هذه المساعي لم تؤد لتفجيعة محددة. وأضاف الوزير: « بأنه مع ذلك سيواصل الجهود بهذا الشأن وإفتتاح قناة السويس للبلاحة — سيعجل بتعليقه الحال — بالحل الذى يهم التجارة البحرية للعالم كله » (١) .

ويرى « ولسون » — وهو كاتب انجليزى متعصب — أن طلب شركة قناة السويس من الحكومة الفرنسية التفاوض مع الدول الأخرى حول إيجاد نظام عالمي موحد للعمولة هو خطوة زائفة؛ فقد كان على دى لسيس أن يحاطب السلطان (٢) .

هذا وقد ظهر للشركة مشكلة تحديد حيازة وطرس سعة، الواردة بمقتضى الامتياز، فقد رأى محامى الشركة « Maître Allou » أن تقبل الشركة وبصفة مؤقتة الرسوم في إنتظار توصل الدول لنظام حملولة دولي (٣) . هذا وقد أثارت كلمة « وطن سعة » الواردة في عقد الامتياز — كما سنرى بعد ذلك — مشاكل فنية وسياسية خطيرة، بالانسية لطريقة تفسيرها، من جانب كافة الأطراف المعنية. فقد حاول كل جانب تفسيرها لمصلحته. ويذكر دى لسيس قصة إدراج هذه السكيلة فى عقد الإمتياز فيذكر أن فصل

(1) Ibid: pp. 59—60.

(2) Wilson, The Suez Canal. Op. Cit p. 60.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. p. 138.

هولندا العام بالإسكندرية : Ruyssenacis (١) ؛ كان مكلفاً من قبل الخديوي لضبط النص الفرنسي لمقد الإمتياز مع دى لسيب وكذلك بمطابقة موجل بك Mougat Bay (٢) .

ويذكر دى لسيب أن رويسنير قد استبدل كلمة « طن » التي وردت في العقد المبدئي بكلمة « طن سعة » وقد فسرهما رويسنير عند تعديله لها بقوله : « هذا التعبير يبدو لي السمة الحقيقية للسفينة ، وهي الحولة الإجمالية التي يمكن وضعها في السفينة . وهذا هو فهمي لمعنى هذا الاصطلاح ، وقد قبلت هذا التفسير وقد تم ضبطه بمعرفة محمد سعيد » (٣) .

هذا وكانت شركة قناة السويس قد كلفت إدارة الشؤون القانونية بها في أواخر ديسمبر ١٨٧٠ بكتابة تقرير عن هذا الموضوع ، إلا أن تشوب الحرب الفرنسية — الألمانية وحصار باريس جعلت الإتصال بالخارج متعذراً (٤) . فلم تحصل على المعلومات المفيدة وتأخر بذلك عمل الشؤون القانونية بالشركة ويعمل الكتاب الفرنسيون بأن تلك الحرب كانت سبباً في توقف المفاوضات الدبلوماسية لإتمام أخذ موافقة الحكومات المختلفة على قيام مؤتمر عالمي للحمله . ورأت

(١) قنصل هولندا العام في الإسكندرية وهو صديق شخصي له لسيب التي يحاول الاستشهاد به لإعلاء تفسير كلمة « طن سعة » بخدم مصالح دى لسيب . وكان له إصبع في معظم العمليات المالية الربية في مصر في ذلك الحين .

(٢) كان موجل بك يحمل عضواً استشارياً لوزارة الأشغال العمومية للتركية (١٨٧٤) .

(3) Bull. Décadaire No. 88, 3, 6, 1874 ,

(٤) عن الحروب الفرنسية — اليهودية وأثرها على القناة راجع الفصل الثالث من الباب الأول .

الشركة أنه من إختصاصها إتخاذ القرار بنفسها بعد أن أنتظرت بدون جدوى موافقة دوليه عليه (١).

ثم شكلت إدارة شركة القناة فى ١٢ أغسطس ١٨٧١ لجنة جديدة عرفت بإسم « لجنة التحقيق » : (Commission d'enquête) مكلفه بدراسة موضوع الحمله ومعرفة ما إذا كان من المفيد عدم تغيير النظام المؤقت لتحصيل رسوم المرور ، وما إذا كان من الممكن الاعتماد على مستندات السفينه . وتكونت تلك اللجنة من الضباط والمهندسين البحريين ومن المفاضين ، وثلاثة من كبار موظفى وزارة الخارجية والتجارة المالىه (إدارة الجمارك) (٢) . وكان دى لمبىس يزود الفرق التجاريه للدول المهتمه بالقناة بالعناصر الكاملة لهذه المراسه ويطلب رأيها . فقد أرسل دى لمبىس فى ٢٣ أغسطس ١٨٧١ — لهذه الفرق — مغيرها بأن نظام تطبيق رسوم المرور فى القناة منذ إفتتاحها هو نظام مؤقت يقوم على أساس الإلتزام بنصوص عقد الإمتياز الممنوح للشركة- تجنباً للفرقة بين سفن الدول المختلفه . وكما ذكرت ، لم تنتظر شركة- قناة السويس نتيجة المفاوضات التى قامت بها الحكومه الفرنسيه مع الدول الأخرى لتوصل إلى نظام عالمى موحد للحمله- فقامت الشركة- بتحصيل الرسوم على أساس مستندات السفينه (٣) . إلا أنه ظهرت مشكله- تفسر كلمه « طن سعه » فقد اتضح للشئون القانونيه بالشركة- وكذلك « للجنة التحقيق » أنه بإتخاذ نظام « مرسوم » فى الحمله وهو ما تطبقه معظم السفن فإن « سعه السفينه » — المذكورة فى عقد الإمتياز تنخفض بإنسيه- . . . / . هريباً (٤) .

(1) Roux, J. C , Op. Cit. T. ii. pp. 11—13; Cf. Voisin, Op, Cii pp, 60—61,

(2) Voisin, Op, 61,

(3) Ibid, pp. 61—62.

(4) Fitzgerald, Op. Cit, pp, 140—141,

وفي يناير ١٨٧٢ قدمت لجنة التحقق تقريرها بعد الإطلاع على التقرير المقدم من الشئون القانونية ، فذكرت أن الحولة السككية والصفافية الواردة على مستندات السفينة لا تمثل الحقيقة ، فالسفينة الانجليزية وهي حميل مهم القناة يجب زيادة حواشيها إلى ٥٠٪ أو ٦٥٪. ولذا فإن اللجنة ترى أن يكون احتساب الحولة كالآتي :

و تراد الحولة الكلية للسفينة بنسبة ٢٠٪ ، أما السفن الفرنسية فتزداد حواشيها للسككية بنسبة ٤٠٪ ثم يخصم من الحولة الكلية الجديدة ٢٥٪ وهي نسبة تمثل حجم غرفة الآلات المسيرة للسفينة ، والتأنيج يعطى الحولة الصفافية التي تتخذ أساساً لتحصيل رسوم المرور ، (١) . ولكن لاؤتمر يجد أنه من المستحسن اتخاذ طريقة أسهل في تقدير الحولة وهي اتخاذ الحولة الكلية مباشرة كأساس لتحصيل رسوم العبور بدلا من الطريقة السابقة ، على أساس أن الحولة السككية تمثل التعبير الحقيقي (٢) .

وهي هذا فقد قرر مجلس إدارة شركة القناة في جلسته العمومية التي عقدها في يوم ٤ مارس ١٨٧٢ أنه :

و بناء على المادة ١٧ من عقد الامتياز والتي تنص على نشر التعريف الجديدة بثلاثة أشهر على الأقل مقدما قبل تطبيقها اعتبارا من ١/٧/١٨٧٢ تقرر الآتي :

١ - ستحصل الشركة العالمية البحريه لقناة السويس وذلك اعتبارا من أول يوليو ١٨٧٢ رسوم المرور بمقدار عشرة فرنكات عن كل طن على السعة.

الحقيقية : Sur la Capacité réelle

٢ - الحولة الكلية الواردة على مستندات السفينة والمقاسه وفق قواعد القياس الانجليزية تستخدم كأساس لتحصيل الرسوم .

(1) Voisin, Op. Cit., pp. 67 - 69.

(2) Roux, J. C., Op. Cit. T. II, p. 12.

٣ — السفن التي لم يرد بها الخوالة المذكورة أعلاه، وفيه يجب حملها على أساس متوسط الجدول الحديث للجنة الهانوب الدولية .

٤ — السفن التي لا تعمل شهادات حمله ، أو تحمل شهادات حمله غير كاملة البيانات ، سوف يتم قياس حملتها بمعرفة مندوبي الشركة حسب قواعد قياس الخوالة البريطانية للسفن المحملة .

٥ — كل الفراغات المقطوعة المستخدمة للإقامة أو لحفظ البضائع والتي لم تتضمنها المستندات الرسمية للسفينة سيصير قياسها بمعرفة مندوبي الشركة طبقاً للقواعد البريطانية وإجمالي الخوالة الناتج سيتخذ بالتالي أساساً للرسوم .

٦ — تعامل السفن الحكومية بالنسبة لرسوم المرور نفس معاملة السفن التجارية ، (١) .

هذا وقد تم عرض هذه القرارات على الجمعية العمومية لخط أسهم القناة يوم ١٢ مارس ١٨٧٢ . وتم نشره بصحيفة قناة السويس في عددها رقم ٨ مكرر بتاريخ ١٧ مارس ١٨٧٢ ، وفي نفس الوقت قامت الشركة بإخطار جميع حكومات الدول البحرية بهذا القرار (٢) .

وفي أول أبريل ١٨٧٢ ردت وزارة خارجية فرنسا بموافقتها على قرار الشركة (٣) .

وأخطرت وزارة التجارة البريطانية أيضاً دى إس إس في ١٨ أبريل ١٨٧٢ ، بهذا القرار الذي اتخذته الشركة باحتساب رسوم المرور على أساس الخوالة الكلية لسفينته حسب نظام القياس الانجليزي . وأرقت مع خطابها صورة من شهادة حمله انجليزيه . وشراً عليها بعلامه واضحة الخوالة التي يحتسب على أساسها

(1) B. D. No; 8 Bis, 17 Mars 1872 p. 10; Cf. Fitzgerald, T. 2., Op. Cit. pp. 141 - 2; Parl. p. Egypt No 5 1876 p. 3.

(2) Voisin, Op. Cit., p. 77; Cf. Roux, J. C., Op. Cit. T. ii, p. 12.

(3) Voisin, Op. Cit., p. 77.

الرسوم . وهكذا وافقت حكومتا إنجلترا وفرنسا على نظام الحمولة المجدد الذي أعلنته الشركة . وكذلك لم تترض عليه دولة من الدول للبحرية (١) .

وفي ختام هذه القرارات أشارت الشركة ، بأنها وهي تتخذ نظام القياس المشار إليه تحتفظ لنفسها بحق إستخدام أى نظام حمولة جديد يكون أكثر دقة في القياس يمكن ظهوره في المستقبل (٢) .

ويعلق كاتب إنجليزى « فتزجيرالده » على ملاحظة الشركة الأخيرة ، بأنها كانت ذات طابع مخادع جدا . ففي الوقت الذى أشارت فيه باتخاذ الحمولة الحكيمة كأساس لتعصيل الرسوم ، طمس ولم تشر كلية إلى أن النظام الإنجليزى نظام زائف (٣) .

هذا ويرى الباحث أن الشركة قد تناقلت الرجوع لكل من الحديوى والسلطان ، أصحاب الحق الشرعيين ، في موضوع هام وخطير كحمولتها لأخذ موافقتها عليه . وهذه مخالفة خطيرة وإستمرار من دى لسبس — كعادته — بحقوق الحديوى والسلطان .

ومن المصعب ألا نطعن وزارة التجارة البريطانية لحفى هذه الزيادة في الحمولة وتسارع — كما رأينا بعد نشر قرار الشركة — بالتعبير عن ضرورها لإختصاص الحمولة البريطانية كأساس لرسوم المرور بالقناة ، وربما تأثرت في هذا بدافع النزعة الوطنية ، باتخاذ شركة عالمية كقناة السويس ، لنظام الحمولة البريطانى كنموذج لرسوم المرور بالقناة ، وأن النظام البريطانى هو الصحيح . وظلت إنجلترا وفرنسا غير مدركتين لحفى هذه الزيادة الحمولة لفترة من

(1) Ibid., Cf. Roux, J.C., Op. Cit. p. 13.

(2) B. D. No. 8 Bis. Op. Cit.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. T. II, p. 141.

الوقت^(١) . ذلك أن الشركة قد فُتت النص لصالحها . فهناك فارق كبير بين الحمولة الكلية والحمولة الصافية للسفينة . ومعنى ذلك زيادة في رسوم المرور التي تحصل من السفينة على أساس الحمولة الكلية بنسبة تتراوح بين ٣٠ إلى ٥٠ ٪ .

ولم تمض شهور قليلة حتى تنبّهت بعض الحكومات والشركات الملاحية لمخاطرة الخطوة التي أعلنتها الشركة بإحتساب الحمولة الكلية للسفينة العابرة للقناة كأساس لحصول الرسوم بدلا من الحمولة الصافية السابق إتخاذها . عندئذ تعارضت المصالح وبدأ الصراع يتخذ أشكالا مختلفة بين أطراف عديدة . ف يعلن البعض على هذا التصرف مهاجماً موقف الشركة التي وجدت نفسها تملك مشروع إستغلال لا يمكن أن يتعرض لتهديد المنافسة . وكان من الطبيعي ككل المحتكرين أن يبحثوا عن ربح لمشروعهم خاصة وأنهم ظلوا لمدة ثلاثة أعوام منذ الإفتتاح لم يحصلوا على ربح . وظل ملاك المشروع يواصلون عملهم من أجل المصلحة العامة بدون مكافأة . وبدأ هذا الموقف صعباً . ولا أحد قد يعترض لأي زيادة في رسوم المرور ، قد تنتج ربحاً معقولاً لمؤلا الذين كانوا طويلاً بنجاح لتكمله المشروع^(٢) . وشركة قناة السويس ، التي خدعتها آمال زيادة حصيلة دخل القناة تصورت أنها تستطيع معاملة عملائها كما يحلو لها ، ونست بنود عقد الإمتياز التي أوردت أن المجرى الملاحي قصد به خير الإنسانية ومن أجلها عامه . وهذا النص يجب الإلتزام به جيداً^(٣) . أما وجهه نظر شركة القناة أن هذا العمل في نطاق حقوقها وإقتناعها بضرورة المحافظة على مصالح المساهمين^(٤) .

(1) Ibid. pp. 143—143.

(2) Ibid, p, 131,

(3) Ibid, p. 143,

(4) Roux, J, et, Op, Cit, T, ii, p, 13,

وظهرت الاعتراضات رسمياً على قرار الشركة بعد فترة من نشره وإعلان الحكومات به عندما تفتت لخطورة احتساب الرسوم على أساس الحولة الكلية . ونهض الصراع بين إنجلترا التي تمثل سفنها النسبة الأساسية في القناة وبين دى لسبس الذي يمثل مصالح حملة الأسهم . جاءت تلك الزيادة في الرسوم في وقت بدأت معه أهمية القناة تزداد لقول البحر المتوسط حيث بدأت تنقل المنتجات الهندية مباشرة لموانئها وبسفنها وليس عن طريق لندن كوسيط (١) . فوجدت الحكومة الإيطالية تسارع فتبعت باحتجاجها على نظام الرسوم الجديد إلى كل من النمساوية والمصرية في ١٨ يونيو ١٨٧٢ (٢) .

كذلك قبل أسابيع قليلة من تنفيذ الرسوم الجديدة دقت الفرقة التجارية (لينوكاسل) ناقوس الخطر وأرسلت شكوى إلى الحكومة الإنجليزية ووضحة لها أن الزيادة في الحولة نتيجة لتطبيق النظام الجديد سترتفع إلى معدل يساوى ٥٥ ٪ (٣) .

إلا أن الشرارة الأولى في الصراع مع شركة قناة السويس جاءت من جانب شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية Messageries Maritimes — وهذه الشركة من كبريات شركات الملاحة الفرنسية — وكانت واحدة من سفنها تعبر القناة كل أسبوع ، وقامت بتقدير تكاليف الزيادة المترتبة على الرسوم الجديدة لسفنها فوجدتها تبلغ يتراوح بين ٢٠ إلى ٢٥ ألف جنيه في العام (٤) فرفضت دعوى

(1) Wilson, the Suez Canal. p. 60.

(2) Voisin - Bey, Op. Cit., T. ii. pp. 79, 48.

(٣) أرسل الخطاب في ٨ يونيو ١٨٧٢ راجع :

Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, p. 151.

(4) Fitzgerald, Op. Cit., II p. 151, Cf. voisin, Op. Cit. T. ii,

قضائية ضد شركة قناة السويس أمام الدائرة التجارية بمحكمة باريس في ١٣ يونيو وفي يوم ٢٦ من نفس الشهر بدأت القضية أمام محكمة السين بباريس مستندة في دعواها أنه يجب أخذ الحولة الرسمية المدونة في مستندات السفينة كأساس لرسم المرور دون غيرها من الحولات . وأيدت المحكمة التجارية الفرنسية في بادئ الامر دعوى الشركة الملاحية الفرنسية ، إلا أن شركة قناة السويس استأنفت لدعوى أمام محكمة باريس للاستئناف فحكمت لصالحها . وكذلك أيدت هذا الحكم محكمة النقض الفرنسية . وجاء في الأسباب التي اعتمدت عليها محكمتا الاستئناف والنقض بباريس إشارة صريحة على أن تقدير رسوم المرور ومعرفة حولة السفن ، إنما هي عمل من أعمال السيادة وكان يجب أن تعين في عقود الالتزام ، وجاء في الحكم أن الشركة اضطرت لإغفال النص في عقد الامتياز لأن تعين من قاعدة معرفة حولة السفينة إلى أن تعين من الدولة صاحبة السيادة في وضع طريقة تقدير حولة السفن المارة بالقناة ، وأنها لا تقيد بالحولة الواردة بمستندات السفينة (١) .

ويعلق الدكتور الحفناوى — على هذا الحكم — بأنه أخطأ إذ أجاز للشركة، وهي من أشخاص القانون الخاص أن تباشر عملاً من أعمال السيادة، (٢) .

وعندما صدر الحكم الابتدائي لمصلحة شركة المساجيرى ماريتيم ضد شركة قناة السويس ونخصيت أن يأتي الحكم الاستئنائي مؤيداً للحكم المذكور اضطرر دى

(١) قضية شركة « مساجيرى » الملاحية الفرنسية منقورة بتفاصيلها، إلهابى ماحق جريدة شركة قناة السويس B. D. العدد رقم ٤٣ بتاريخ ٢ مارس ١٨٧٣ من ص ٣ الى ص ٤٠ .

(٢) الحفناوى — ص ٢٠ ص ١١٢ .

لنفسه بأن يستفيد بوزارة الخارجية الفرنسية طالبا منها التدخل لدى الباب العالي ليصدر هو اللائحة التي تعيد طريقة جباية الرسوم بحيث تكون عقيقة لمصلحة شركة قناة السويس . ولما خسرت شركة « مساجيرى ماريتيم » القضية استئنافياً اتصلت بشركات الملاحة الانجليزية وحشها للإلتجاء لوزارة الخارجية البريطانية لتعالج المسألة بنفسها بما يكفل مصالح شركات الملاحة، وتمكينها من دفع الرسوم على أساس الحلول التي تعينها السفن بمستنداتها (١) .

ولم يستمر نجاح دى لسبس كثيراً فإن المشكلة سرعان ما انتقلت إلى الاطار الدبلوماسى ذلك أن شركات الملاحة رأت أن تحقق أهدافها بالطريق الدبلوماسى فجلأت كل شركة بالشكوى لوزارة خارجيتها للدفاع عن مصالحها أمام السلطان العثمانى ، فقد قام ملاك السفن الايطاليين والنسايين بالشكوى لحكوماتهم (٢) . وبذلك أصبحت القضية صراعاً بين شركة قناة السويس وشركات الملاحة وانتقلت إلى أيدي رجال السياسة .

وبدافع « شارل رو » عن موقف شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية وايضا عن موقف دى لسبس بقوله : « قد يعترض البعض على طبيعة هذا التحالف المائى وهذا يؤكد أن شركة « مساجيرى ماريتيم » هي التي قد أثارها . وقد جر ذلك الدبلوماسية الأجنبية في صراع مع شركة قناة السويس . وأن المؤرخين المحايدين ليرون أن هذا يرجع للشاكل التجارية . ففكرة المساجيرى دهمت مصالحها تماماً مثل شركة قناة السويس هي الأخرى تدافع عن مصالحها . وعلى الرغم من اختلاف المصالح ، فإنه في عام ١٨٩٦ أصبح رئيس مجلس إدارة شركة

(١) المرجع السابق ص ١١٨ .

(2) Roux J. C. OP. Cit, T, ii p. 14,

« مساجيرى ماريتيم » عضو فى مجلس ادارة شركة قناة السويس » (١).

وهنا يجدر بنا التوقف عند نقطتين قانونيتين هامتين وهما : أولاً : مدى أحقية مصر فى البت فى مشكلة الحولة ورسوم المرور ، ثانياً : مسألة الاحتكام إلى المحاكم الوطنية المصرية عندما تنشب منازعات خاصة بشركة قناة السويس . فرسوم المرور التى تحصلها شركة قناة السويس من السفن إنما هو بترخيص من الحكومة المصرية وأساسها القانونى هو سيادة الدولة المصرية على إقليمها ومياهها . فهو لا يختلف من هذه الناحية عن الرسوم البحرية التى تحصلها الدولة . ونص عقد الامتياز الأول (٣٠ نوفمبر ١٨٥٤) قد ورد بينه السادس بخصوص رسوم المرور :

« توضح تعريفه رسوم المرور فى قناة السويس بالاتفاق بين الشركة ووالى مصر وتحصل هذه التعريفه بمعرفة عمال الشركة على أساس المساواة فى المعاملة لجميع الأجناس » (٢) .

ولكن المشكلة ترجع إلى تقصير الحكومة المصرية لأنها لم تصدر منذ افتتاح القناة قانوناً يحدد كيفية تقدير حولة السفن العابرة للقناة . وتضع بذلك قاعدة تكفل المساواة وتمنع التمييز الذى يصبب الدولة فى اقتضاء الرسوم . إلا أن الاضطرابات السياسية فى مصر فى فترة الافتتاح وقلة الدراية وقصر النظر ،

(1) Ibid: P. 14 .

هاجرت شركة قناة السويس شركة الملاحة الفرنسية « مساجيرى » هجوماً عنيفاً على صلاحيات جريدة قناة السويس واتهمتها بإثارة الفركات الملاحية ضدها . راجع :

Bulletin Décadaire, No 56 Bis, 17 - 7 - 1873 pp, 7 - 9 .

(٢) المقتضى ، ٤٨ ص ٤٤٧ ، وراجع أيضاً — بطرس هالى بطرس — قناة

السويس ومفكاتها ص ١ - ٢ .

ووطأة النفوذ الأجنبي ، كل ذلك كان من أسباب غفلة الحكومة المصرية عن هذا الواجب فتصدت الشركة لتتوسع في استخدام ما للحكومة المصرية من حقوق السيادة . حتى لتوشك الشركة أن تكون دولة داخل دولة .

ومن العجيب أن الحديري اسماعيل قد قام برعاية رسمية للقسطنطينية في ٢٥ يوليو ١٨٧٢ أبان مشكلة رسوم المرور ، وكانت هذه المشكلة من بين المسائل التي ناقشها مع السلطان (١) ومع ذلك لم يرد إليها في المراجع التي تحت أيدينا ما يوضح موقفه من هذه الأزمة الخطيرة . وربما يرجع عدم اهتمام اسماعيل بمشكلة رسوم المرور لمدة عراجل — بالإضافة للعوامل السابق ذكرها — منها انشغاله بمصالحة السلطان ، بالإضافة إلى أن أسهم قناة السويس التي تملكها مصر كانت محرومة من الفوائد (٢) . وعلى هذا اتخذ الموقف السلبي المذكور من المشكلة وتركها للسلطان العالي ليتصرف فيها .

هذا وينذكر فواز أن بك أن يمثل الحكومة المصرية لدى شركة قناة السويس (حسب المادة ٩ من عقد الامتياز ١٨٥٦) (٣) لم يثر أى اعتراضات على قرار الشركة (٤) .

(1) Sammarcor, Op. Cit. T. iii, pp. 215 - 216 .

(٢) راجع الباب الثالث « بيع أسهم مصر في قناة السويس » - الفصل الاول من قصة الاحم .

(٣) المادة ١٩ من فرمان ١٨٥٦ : « تحتفظ الحكومة بحق إيفاد مندوب خاص لها في مركز إدارة يتقاضى منها مرتبة ومثل لدى ادارتها حقوق الحكومة المصرية ومصلحتها فيما يتصل بتنفيذ أحكام هذا الفرمان ، وعلى الشركة إذا كان مركز ادارتها خارج النظر المصري أن تعين وكيلها أعلى يمثلها بمدينة الاسكندرية مزوداً بمكالة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا » .

(4) Voisin, Op. Cit. Footnote p. 97.

أما الجانب الثاني وهو مسألة الاحتكام القضاء المصرى في مشروع شطير وهو تحديد حمولة السفن وشرح ما تعنيه كلمة « طن سمة » الواردة بمقد الامتياز ، إنما هو في الواقع من صميم اختصاص القضاء المصرى وليس القضاء الفرنسى . فلقد جاء بالمادة ١٦ من اتفاقية ٢٣ فبراير ١٨٦٦ : « ان الشركة العامة للقناة السويس البحرية شركة مصرية وأنها تخضع لقوانين البلاد وهرها . . . تعرض المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة على المحاكم المحلية فنفصل فيها طبقا لقوانين البلاد . . . » (١) .

وقد أرسل نوبار باشا إلى دى لسبس بأن الشركة مصرية بلا جدال؛ وعلى ذلك فإن جميع المنازعات والقضايا الخاصة بالشركة يجب عرضها على المحاكم المصرية . ذلك أن شركة قناة السويس بإعتراف دى لسبس نفسه أمام الجمعية العمومية للمساهمين — إنما هى شركة مصرية — ويخطر به أن الخديوى يطالبه بالتدخل عن نفسه لأنه لا يملك الامتياز وأن يلتزم بنصوص الاتفاقيات (٢) .

وأيدت الحكومة البريطانية وجهة النظر المصرية بضرورة عرض القضايا على المحاكم المصرية ، ونساءلت الحكومة البريطانية ، هل تريد الشركة أن تعامل كشركة فرنسية وليست مصرية؟ فإنها عندئذ قد تصبح من أجل الرسوم في أيدي الدول الأوروبية دون غيرها . بل إن القناة في الواقع ستكف عن كونها مصرية أو تركية لتصبح فرنسية ولنا هنا في حاجة إلى أن نستنتج المشا كل التى قد تثار وتترتب على هذه المسألة (٣) .

(1) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, pp. 143 - 144.

(2) Ibid. pp. 146 - 151.

(3) Ibid. pp. 164 - 165.

إلا أن دي لميس وماله من نفوذ سياسي وعلاقاته برؤساء فرنسا واعتاده لخلل نظام الامتيازات الأجنبية (Capitulation) فسر عقد الإحتياز ، بأن المقصود من الحاكم المصرية ، هو المحركة القنصلية في مصر . وساندت حكومة الجمهورية الفرنسية — ممثلة في وزير خارجيتها د ريموستات ، Remusat — وجهة نظر دي لميس (١) .

ويعلق (فيتزجيرالد) على موقف التنافس الذي وقفه دي لميس عندما مجازت قضية الشركة الملاحية الفرنسية « مساجيرى ماريتيم » ، فقد سافر دي لميس للاستشارة في ٩ نوفمبر ١٨٧٢ وأخبر وزير خارجية تركيا قبل صدور الحكم في القضية بأنه قد أخطر رئيس المحركة التجارية في السين بأنه غير مسئول مما يترتب عليه من اعتراض الباب العالي ، نظراً لعدم اختصاص حاكم باريس لهذه القضية . وأن التخدير في مصر أهد وجهته نظره ، وأخبر دي لميس الباب العالي أنه على استعداد لامتداده بتفصيل النزاع مع شركة المساجيرى بمخصص رسوم المرور ، وأنه سيلتزم بالقرار الذي يصدره الباب العالي (٢) . كما حاول دي لميس أن يؤكد للباب العالي ضرورة إبعاد تمويل عادل لأعمال حملة الأسهم الذي إستثمر في المشروع (٣) .

وكانت حركة دي لميس في كل الاتجاهات ، إبان تلك الأزمة الخطيرة التي واجهت الشركة ، فتجدد يضارع للاستشارة كما رأينا وذلك لتأثير على الباب العالي في قضية « مساجيرى ماريتيم » وواصل اتصالاته في نفس الوقت بالحكومة الفرنسية فشرح لها وجهة نظره الشركة في حدوده قناة السويس ، وتفسيره

(1) Ibid. pp. 144 - 145.

(2) Ibid. pp: 168 - 9. cf. Voisin, P. 92.

(3) B. D. No. 34, 2, 12, 1872. P: 3.

لكلمة «طن سعة» بأنها تعنى سعة السفينة الحقيقية وليست الواردة في مستنداتها . حيث أنها تختلف من دولة لأخرى وقد تهتت وزارة الخارجية الفرنسية وجهه نظره وعرضتها على الباب العالي (١) كذلك اتخذ دى لسبس موقفاً يتسم بالقوة والتحدى أمام احتجاجات الحكومات وملاك السفن من مسألة الحولة الجديدة . ويتضح ذلك من خطابه إلى «دانييل لانج» في لندن بقوله : «حيث أننا المنتمون بالمسألة ، فستطيع الرد على هؤلاء غير المقتنعين بشروطنا ؛ عليهم أن يستعملوا طريق السكك الحديدية المصرية ، وإذا فضلوا الدوران حول رأس الرجاء الصالح يسبقهم كما كانوا يفعلون من قبل ، فليهم القيام بذلك ، وأن هؤلاء الذين لا يريدون دفع الرسوم الجديدة مقدما قبل عبورهم القناة فإن يسمح لهم بالعبور» (٢) .

ويرجع هذا الموقف الذى اتسم بالتحدى إلى اعتماد دى لسبس على نفوذ صديقه «بارثيليمى سانت هيلير» (Barthélemy St. Hilaire) (٣) — الذى كان مرتبطاً مع دى لسبس في مشروع قناة السويس — وعن طريقه حصل دى لسبس على مساعدة «تيير» Thiers رئيس الجمهورية الفرنسية الثالثة . فاستغل دى لسبس هذه العلاقة برئيس الجمهورية الفرنسية لممارسة الضغط على الباب العالي . وقد تطلب هذا أيضاً ضغطاً معاً كماً من جانب السفير البريطانى لمنع السلطان من إعطاء موافقته وتصديقه على نظام الرسوم الجديد (٤) .

(١) راجع خطاب دى لسبس لوزارة الخارجية الفرنسية في ١٨٧٢/٧/٤ ورسالة

الخارجية الفرنسية إلى سفيرها بالاستانة في ١٨٧٤/٧/٢٥ . Voisin, P, 86

(2) Marlowe, Op, Cit, P, 288,

(٣) كان «بارثيليمى سانت هيلير» يشغل منصب سكرتير خاص لتيير . ثم شغل منصب

وزير خارجية فرنسا بعد ذلك .

(4) Marlowe, Op, Cit, P, 289,

أما بالنسبة لموقف الحكومة العثمانية ، فقد احتج الباب العالي على نظام الخوالة الجديد الذى أعلنته الشركة بدران تصديق السلطان عليه . وأرسل وزير الخارجية التركى ، لاسفيره فى فرنسا ، يخبره أن الحكومة التركية تفتقر مع الدول الأخرى مسألة إيجاد خوالة موحدة (Une Unité de tonnage) وبالتالي التوصل إلى قانون يرضى بقدر الامكان متطلبات التجارة البحرية ، وفى نفس الوقت احتياجات شركة القناة (١) .

وعندما جلس آدمى لسياس إلى الباب العالي ليستعين به فى قضية المساجيرى ماريتيم - كما رأينا - أحسّت الحكومة العثمانية أنها سيّدة للموقف وأن من حقها البت فى الموضوع . وأرسلت مذكرة بهذا الخصوص لاسفيرها فى باريس عن موضوع عرض المنازعات القضائية على المحاكم المصرية وكذلك التوصل إلى تفاهم مع الدول الأخرى على نظام موحد يتخذ أساساً للرسوم (٢) . وقد رأت الحكومة العثمانية أن تكون الرسوم على حركة السفينة الكلية كاهى واردة بسجلات السفينة مع الأخذ فى الاعتبار الاستنزالات الخاصة بفرف الآلات المسهّرة للسفينة وأماكن الفحم ، كما هو موجود فى نظام الخوالة لنهر الدانوب وممثلة بنسبة ٣٢٪ من الخوالة الكلية للسفينة البخارية ذات الرافص ونسبة ٣٧٪ / السفن التى تسير بالدوايب الدافعة : (Paddles) (٣) .

وفى مجال دفاع الحكومة الفرنسية عن شركة قناة السويس يذكر هار كورت ، وزير خارجية فرنسا ، أن الحكومة البريطانية تدافع بطبيعة

(1) Voisin, Op, Cit. T, 2, P. 95.

(2) B. D, No, 33, 16. 11. 1872; Cf, Fitzg.erald, Op, Cit, PP, 169 - 171.

(3) Fitzg.erald, Op, Cit, pp, 153 - 154

الحال عن مصالح الشركات الملاحية البريطانية، كما وأن الحكومة الفرنسية هي أيضاً مهتمة بمصالح حلة أسهم القناة، وترى أنه من غير المعقول أن يحضر المساهمون من مشروع يستفيد منه أصحاب السفن والتجارة. فالحكومة الفرنسية تربط بين مصالح المساهمين وملاك السفن، وتطلب من حكومة إنجلترا ألا تمارس الضغط على الباب العالي بشكل يضر وجود شركة قناة السويس للخطر (١)، وتفسر فرنسا وجهة نظرها في مشكلة الحولة أن ذلك نتيجة عدم وجود نظام الحولة سواء في مصر أو في تركيا، ومن هنا نشأت المشكلة من تفسير عبارة « طرئ سعة »، وهل تحسب الحولة بالوزن أم وزن الشحنة، أم بقياس الفراغات ؟. وأن كان « تير » - رئيس الجمهورية - يتفق تماماً مع تفسير دى لسبس لهذه العبارة الواردة بمقتضى الامتياز (٢).

وكان الآراء يخشون المساندة الفرنسية لدى لسبس. يتضح ذلك من هكوى « هنرى اليوت »، سفير إنجلترا بالاستانة من أن المراسلات البريطانية مع لورد ليون في باريس والتي أرسلت بصفة سرية إلى وزير خارجية فرنسا سرعان ما كانت تنقل وبسرعة إلى يد دى لسبس، الذى أمضى معظم عام ١٨٧٣ بالقسطنطينية محاولاً التأثير على الباب العالي للحصول على موافقته على رسوم المرور الجديدة (٣).

رأت الحكومة البريطانية أن شركة قناة السويس قد رفعت رسوم المرور بدون وجه حق، وبالتالي أعطت الحكومة تعليمات لمواطنيها بدفع هذه الرسوم مع التحفظ، وأنه يجب دراسة مسألة معدل رسوم المرور الواجب تحميلها بعد تصديق الباب العالي عليها. كذلك فوه جرانفيل - وزير خارجية بريطانيا -

(1) Fitzgerald, Op, Cit, p, 175.

(2) Marlowe, Op, Cit, Footnote, P, 321.

(3) Marlowe, Op, Cit, P, 321.

بأنه ليس من مصادحة أحد أن تفلس شركة قناة السويس (١) ثم أرسل القسطنطينية
يوضح رغبة حكومة جلالة الملكة في عرض الأمر على مؤتمر دولي وإبلاغ الدول
البحرية بذلك وأن إنجلترا على استعداد للمساهمة في المؤتمر المكون من الدول
البحرية المهتمة بالمسألة للتوصل إلى اتفاق بشأن كيفية احتساب الجحولة (٢).
لأنه ليس من حق الشركة تفسير نصوص عقد الاختياز على هواها ولا يمكن الموافقة
على رأى الشركة بخصوص تفسيرها لمعنى كلمة الطن ، لأن تفسير كلمة الطن
لمصلحة الشركة سيؤدي في النهاية لمناك كل كثيرة ، وأن الحكومة الانجليزية ترى
أن سعة السفينة إنما تعنى الوزن المحمول أرسعة الفراغ الذي يحتوى سفينة السفينة.
والطن في غياب نظام حمولة مصرى وتركى قد يعنى إما طن انجليزى أو فرنسى أو
أى طن دولى آخر ، وإذا كان على سبيل المثال طن انجليزى فأى طن يعنى ؟ الطن
الخاص بالجحولة السككية أم الصافي أم المسجلة ؟ وكذلك هناك مشكلة بالنسبة
لدمقن الركاب وناقلات الجنود وذلك لكبر حجم حولاتها السككية . وبطبيعة
الحال لا تستطيع الحكومة البريطانية البت في هذا الموضوع إلا بعد أخذ رأى
الدول البحرية بهذا الشأن (٣) . ولكن شركة قناة السويس تمسكت بوجهة نظرها
في نظام الجحولة الجديد باحتساب رسوم المرور على الجحولة السككية حسب الطريقة
التي أعلنتها (٤) .

(1) Fitzgerald, Op. Cit, pp. 176 - 177.

(2) Ibid, P. 178.

(3) Fitzgerald, Op. Cit, pp. 161 - 164.

(٤) وهذه الطريقة يمكن ضرب مثال على بسيط لها : سفينة حولتها السككية (١٠٠٠
النظام الانجليزى) = ١٠٠ طن . تقوم الشركة باحتساب حولتها كالآتى :-
الجحولة السككية لقناة السويس = $130 \times \frac{1}{2} = 65$
= ناقص (استنزالات الجهاز المحرك للسفينة بواقع ٢٥ ٪ من الجحولة السككية) =

إن هذا الغلاف في وجهات النظر حول رسوم المرور في القناة أدى في النهاية إلى عقد مؤتمر دولي لبحث هذا الموضوع . فالإجراء الذي اتخذته شركة قناة السويس ، بتطبيق نظام جديد للحمولة اعتباراً من أو يوليو ١٨٧٢ ، قد أثار كما رأينا ، احتجاجات سادة في العالم البحري وتدخلت الحكومات لحماية ملاك السفن لدى السلطة التي منحت عقد الامتياز لتحديد المقصود بكليلة و طن سعة ، وبذلك تحولت المشكلة الفنية إلى مشكلة سياسية ، واندلع صراع النفوذ حول الباب العالي الذي عجز عن إيجاد حل للمشكلة . ولجأ السلطان إلى إعلان تصريحات ترضي الطرفين . وأخيراً قرر إحالة الموضوع إلى لجنة دولية تمقداً بالاستانة بعد أن بلغ الضغط الدبلوماسي من الطرفين — إنجلترا وفرنسا — مداً على الباب العالي .

ورغبت إنجلترا في عقد المؤتمر المقترح في لندن ، على أن يبحث طريقه تعديل رسوم المرور وإنهاء نظام طالى موحد للحمولة وطريقه فرض الرسوم مستقبلاً لأن زيادة رسوم المرور من جانب الشركة إنما هو حمل غير قانوني . وطلبت الحكومة الانجليزية من الباب العالي ممارسة سلطاته على الشركة لرد فرق الرسوم المحصلة من السفن البريطانية والتي دفعتها تحت الاحتجاج منذ يوليو ١٨٧٢ ،

١٣٠ x ٢٠ % = ٣٢٥٠ طن
الحملة الصافية لقناة السويس = ١٣٠ — ٣٢٥٠ = ٩٧٠ طن
وحيث أن هذا الرقم قريب من الحملة الكلية الأصلية السفينة لذلك أخذت الشركة برقم الحملة الكلية السفينة قبل التعديل ، حسب النظام الانجليزي مباشرة كأساس يحسب عليه رسوم البور . واضح :

Parl. P. Egypt, No. 5 (1876): P. 3; Cf. Fitzgerald, Op. Cit. P. 156.

وكذلك فرائدها . وأرسلت الحكومة بهذه الآراء إلى ممثليها في الدول البحرية (١) .

وهكذا تمت صيغة من بريطانيا دعا الباب العالي — في يناير ١٨٧٣ — الدول المعنية للنظر في أمر عقد مؤتمر دولي بالاستانة لمناقشة موضوع الحمولة . وبشت الحكومة العثمانية بذكرتها لممثليها لدى الدول تعلن فيه أنه يجب التوصل إلى نظام عالمي موحد لقياس السفن وكذلك للتوصل إلى تحديد « العنقودجي » (Standard Tonn) (٢) . ورجبت الدول بفكرة عقد المؤتمر وطلبت انجلترا أن تكون «قرارات النهائية للتوثير مقبولة بالإجماع من جانب كل الدول، بينما أعلن « الحكومت ريموسات » وزير خارجية فرنسا بعض التحفظات وهي : « من الضروري قبل عقد المؤتمر أن يقرر الباب العالي ما إذا كانت الرسوم في قناة السويس تكون على أساس الحمولة المستعملة أم الحمولة الرسمية فقط . ذلك أن النزاع الذي نشب بين ملاك السفن والشركة نشأ أصلاً من تغيير عبارة «طن سعة » الواردة بفرمان الامتياز . وأن على الباب العالي تحديد معنى هذه الكلمة وإلا فإن إجتناح المؤتمر سيكون بغير هدف ، وأن الحكومة الفرنسية لا تمارض فكرة عقد مؤتمر دولي بل إنها ستتمسك به كل حين في مقدورها ، وإن كانت ترى أنه من الصعب توصل الدول إلى نظام عالمي موحد للحمولة يعطى نتائج حقيقية ، وأن محاولة خفض رسوم المرور سيؤدي بالضرورة إلى زيادة في الحمولة الرسمية » (٣) .

(1) Ibid: pp: 181 - 183.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii p. 187; Cf. Marlow, The Making of S.C; Cf. p. 282; C. Roux p. 15.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. pp. 187 189; Cf. J.C. Roux, Op. Cit. p. 15.

من هذا يتضح أن الحكومة الفرنسية حاولت فصل موضوع تفسير كلمة طن من موضوع توحيد الجملة بين الدول .

وفي رسالة بعثها الصدر الأعظم للخديوي اسماعيل بخصوص هذه المشكلة بين فيها أنه قد ترتب على موقف الشركة إثارة دول كثيرة وقيام كل من طرفي النزاع بإعطاء تفسيرات للحكومة التركية لنصوص عقد الإتيان الذي صدق عليه الباب العالي . ونتيجة لذلك فإنه يقتضى إعطاء تفسير واضح لكلمة (طن سعة) ، والتسوية في المعاملة بين كافة السفن . إلا أن المشكلة أن الدول لم تأبسط نظاماً موحداً للجملة . ولما كان نظام مرسوم الانجليزية في الجملة أكثر وضوحاً ، فقد رأى الباب العالي أن نظام الجملة الصافية « Net tonnage » هو الذي يجب إتباعه . ومن الضروري عندئذ عقد مؤتمر دولي لتحديد السعة المستخدمة ، وقد تعرض الباب العالي للضغط من جانب (انجلترا وفرنسا) فالإنجليز يرغبون في هودة الشركة للنظام القديم في التعريف إلى أن يقرر المؤتمر حل المشكلة ، والفرنسيون يساندون دي لسيس ، ولهذا تأتي هذه الشروح (١) .

وتتلخص وجهة نظر الحكومة العثمانية إزاء المشكلة في أن شركة قناة السويس من حقها تحصيل الرسوم على أساس الجملة الصافية للسفينة مقاسة على أساس نظام (مورسوم) وذلك إلى أن يتم اتخاذ نظام عالمي للجملة في المؤتمر المزمع عقده (٢) . أما الحكومة البريطانية فقد رأت أن تقوم فرنسا بالضغط على شركة

(١) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii pp. 195 - 198; Cf. J. G. Roux, Op. Cit., T. ii, pp. 15 - 16.

(٢) خطاب رشيد باشا إلى سفير فرنسا بالاستانة ١٣/٨/١٨٧٣ - أنظر :

Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, pp. 199 - 201.

قناة السويس لتنفيذ قرار الباب العالي - السابق ذكره - لحين صدور قرارات المؤتمر الدولي للحمولة المزمع عقده بالاستانة ، إلا أن سفير فرنسا في لندن - دوق دي بروجل ، (Duc de Broglie) - رد بأن الحكومة الفرنسية تأييده ضعيف على شركة قناة السويس وأن رئيسها رجل نقيض متشدد الآراء (Strong Opinion) ولذا فمن الصعب أن يتخلل عن إيمانه بمسألة حقوق ومصالح حملة الأسهم . وأضاف د بروجل ، أنه يجب التنويه بأن الشركة ليست شركة فرنسية ، وأن الحكاوى والقرارات ضدها إنما هي من اختصاص المحاكم الأهلية المصرية . وأنه يعتقد بأن هذه هي القضية حالياً ومستقبلاً إلى أن يتم إصلاح النظام القضائى في مصر . وأنه قد أوضح ذلك لشركة قناة السويس (١) . يتضح من هذا محاولة الحكومة الفرنسية حصر الأزمة في نطاق محلي ، والعودة بالتسليم بحق مصر في مناقشة الخلافات والمسا كل الخاصة بحق من حقوق السيادة مثل مسألة رسوم المرور . ذلك أن فرنسا كانت تعلم أن أى مناقشة دولية لهذه المشكلة ستكون فيه خاسرة لما تنفوذ الانجليزى على الاستانة وعلى الدول البحرية الأخرى . وهكذا نجدهم يلجأون للحق إذا كان ذلك يعمل لمصلحتهم . لهذا تعبر الحكومة الفرنسية عن رأيها بأنه على شركة قناة السويس التعرض حالياً على مسئوليتها وإذا تضرر أحد من ذلك فطبعه أن يبحث عن التعويض لدى المحاكم المصرية (٢) .

أما وجهة نظر جرانفيل ، نتيجة مباحثاته مع المسئولين الفرنسيين ، أنه لا يتوقع كثيراً من المؤتمر الدولي للحمولة طالما أن القوتين (إنجلترا وفرنسا) قد تعارضتا

(1) Fitzgerald' T. ii, Op. Cit, pp. 294 - 295.

(2) Ibid, P,

وجهات نظرهما ومصالحهما فاهم التعارض. وأن الانجليز ناقشوا الموضوع بروح ليبرالية مع شركة قناة السويس ، فقد أعلنت حكومة جلالة الملك : « أنها لا تعارض في إعادة النظر في مسألة رسوم المرور من حيث استواها وقيمتها ، وأن نظام « مورسوم » يجب تأييده كنظام العمولة وحيد ومعقول . وفي حالة اتخاذ رسوم المرور على العمولة الكلية بدون استثناءات ، عندئذ يجب تخفيض رسم العشرة فرنكات بحيث لا تتأثر إيرادات الشركة وبشكل معقول يجعلها تواصل مهامها . » تلك كانت تعليقات الحكومة البريطانية الموجهة إلى كل من الكولونيل ستوكس Stokes ، وسير ب . فرانسيس Sir P. Francis ، الممثلين البريطانيين في المؤتمر الدولي المارص عقدته (١) .

وفي محاولة لتأثير على الباب العالي سافر دى لاسيس كمادة للاستأنه في ١٧ يناير ١٨٧٣ ، في الوقت الذي دعى السلطان لعقد مؤتمر دولي ، عموماً حصر المشكله في نطاق اختصاص كل من الباب العالي والهندوى ، فأقترح على الباب العالي أن يقوم بمثل عن الهندوى وتحت إشراف السلطان لإيجاد حل رسمي لمسألة هامه للتجارة العالميه ، وسيكون دى لاسيس في هذه الحاله تحت تصرف الباب العالي بهذا الخصوص (٢) . ومكث دى لاسيس بالاستأنه خمسة أشهر المدافع عن حقوق مساهمى شركة قناة السويس ، كما كان السفير الفرنسى بالاستأنه يؤيد دى لاسيس ويدعو إلى المحافظه على الحاله الراهنه « Status quo » إلى أن تتمكن الدول البحرية من تحديد طريقه قياس الجزء المستعمل من السفن ، ولأقتباس

(1) Ibid. pp. 207 - 209.

(2) Voisin pp. 98 - 99

(إبداءكرة: ١٧ يناير ١٨٧٣ بمصر دى لاسيس الحكومة النهائية)

نظام عالمي موحد للحمولة تطبيقه كل الدول لا يختلف عما اتخذته وتطبيقه شركة قناة السويس وشبكة الشركة بحقها الذي كفله لها نصوص عقد الإمتياز ولا تسمح بحرقه من جانب واحد (١).

وفي هذه الفترة التي مكث بها دي لسبس بالإستانة جرى حديث بينه وبين الصدر الأعظم في ١٢ مايو ١٨٧٢ سجله دي لسبس وبحث به لمختلف السفارات . ودافع دي لسبس في تلك المناقشات عن موقف الشركة بأن معها عقداً للفتنيد وأن من واجبه منح الحكومة للتعاقد من تغيير فرمان الإمتياز أو تحريف أو تشويه العقد الذي يربط بين الطرفين . وختم دي لسبس حديثه مع الصدر الأعظم بأنه سيقدم احتجاجه مكتوباً ، ليس فقط عن الأعمال التمهيدية المؤتمر ولكن أيضاً على طريقه تشكيل المؤتمر ، وأنه سيقدم احتجاجه للسفارة الفرنسية (٢) . أحس دي لسبس بفشل مساعيه لدى الباب العالي لمنع أي تكتل دولي لمناقشة تصرفاته المستهدة في مرفق عالمي . وغاب عن دي لسبس أنه الآن يتعامل مع قوى دولية وليس مع الخديوي أو الباب العالي فقط كما كان من قبل . وأن هذه القوى الدولية تعمل على حسم موضوع خلع سيوثر على تجارتها وسفنها . وعندما أحس دي لسبس بفشله أعلن تمسكه وبشدة بنصوص المادة ١٧ من فرمان ١٨٥٦ (٣).

وجهت الحكومة العثمانية الدعوة رسمياً للحكومات المعنية بتاريخ ١٢ أغسطس ١٨٧٢ . بانعقاد مؤتمر دولي للحمولة بالاسطنبولينية . ولم تجتمع الدول إلا اعتباراً من ٦ أكتوبر ١٨٧٢ (٤).

(1) Ibid. pp. 115 - 116.

(2) Fitzgerald, Op. Cit., T. ii. pp. 190 - 192.

(3) Ibid. P. 211.

(4) Voisin - Bey, Op. Cit., T. ii, P. 127.

اشترك في هذا المؤتمر ١٢ دولة هي : (ألمانيا - النمسا - بلجيكا - إسبانيا - فرنسا - إنجلترا - اليونان - إيطاليا - هولندا - روسيا - السويد - تركيا) (١).

وكذلك اشترك في هذا المؤتمر مدير شركة P & O الملاحية البريطانية كراقب في المؤتمر نظراً لأن شركته سوف تتأخر وبشكل خطير بقرارات المؤتمر (٢). ومن الغريب أن مصر صاحبة الحق الشرعي في المسألة لم تمثل في المؤتمر. كذلك اشترك مندوب شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية . ولم تشارك مصر أو الولايات المتحدة في المؤتمر ولا شركة قناة السويس (٣).

بدأ المؤتمر جلساته واختير آدم باشا (المندوب العثماني) رئيساً له واستمرت جلسات المؤتمر حتى يوم ١٨ ديسمبر ١٨٧٣، وكانت تعقد جلستين في الأسبوع (٤) وخصصت الجلسات الثلاث الأولى للإجراءات التنظيمية للمؤتمر . وفي الجلسة الرابعة تلى رئيس المؤتمر إقترح دى إيسس وللإقدام إلى نوبار باشا في ١٨٧٣/٩/١٠ لتحديد طن نموذجي عالمي يتفق عليه جميع الأعضاء من الوجهة العلمية بحيث يمثل السعة المستخدمة في السفن . ثم عرض رئيس المؤتمر إقتراحه بتحديد معنى كل من : المحورة الكلية والمحورة الصافية . أما المندوب الفرنسي فكانت وجهة نظره إعطاء الأولوية للوضوحات الخاصة بقناة السويس مباشرة . ولكن مندوب كل من إنجلترا وهولندا وإسبانيا والسويد والنرويج إعتزوا على ذلك. ورد مندوب روسيا ولاتفيا على مندوب فرنسا ، أنه عنه دراسة مسألة توحيد المحورة فإن ذلك

(1) Roux, Op. Cit. T. II pp. 16-17, Cf Voisin, Op. Cit. 143-4.

(2) Fitzgerald, pp. 211 - 212.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, pp. 212 - 213.

(4) Ibid: pp. 213-214.

سيستلزم بطبيعة الحال دراسة مسألة الحوالة في قناة السويس، وعبّر رئيس المؤتمر عن وجهة نظره بأن تعلق الأولوية لدراسة موضوع الحوالة، إلا أن المندوب الفرنسي أصر على مناقشة مسألة الحوالة في قناة السويس أولاً على أساس أن دراسة توحيد الحوالة الدولية مشكلة ضخمة وستتجر في رأيه الكثير من الإضطرابات. إلا أن مندوب فرنسا أذهن واضطر التصويت مع رأى الأغلبية (١).

وهكذا يرى الباحث أن مسألة قناة السويس إنما كانت من بادىء الأمر مسألة طالية وإقرار الأمور المتعلقة بها إنما هو إقرار في بعض الأحيان لمسائل طالية والقناة أساساً حققت لخدمة الإنسانية وقضية السلام. فهي جزء من السلام العالمى والتضايقات التى أثارها القناة منذ إفتتاحها — مثل مشكلة توحيد الحوالة بين الدول — ما زالت حتى اليوم موضوع بحث ودراسة مستمر من جانب الدول البحرية في المنظمة التابعة للأمم المتحدة المعروفة باسم : (I. M. C. O.) المنظمة البحرية الدولية الإستشارية ، والتي تحاول التوصل لإيجاد نظام حوالة دولى موحد معترف به من جانب كل الدول (٢).

وإذا تابعنا جلسات مؤتمر الإستانة الدولى ، نجد فى الجلسة الخامسة — ١٨ أكتوبر ١٨٧٣ — قد دارت دراسة عامة عن الحوالة الكلية السفينة . تكلم فيها مندوب هواندا بإسهاب عن تاريخ الحوالة خلال القرون الثلاث السابقة . ثم تحدث بعده مندوب إنجلترا فبهر عن وجهة نظر بلاده ، وأوضح سهولة إستخدام نظام « مرسوم » فى تقدير حوالة السفينة ، وذكر أن الوطن الذى يعنيه

(1) Fitzgerald, Op. Cit., T. 2, p. 218; Cf. Voisin, p. 145—6.

(٢) السيد حسين جلال — دراسات عن السفينة والحوالة والرسوم اللامية (مطابع

هيئة قناة السويس — ١٩٧٨) من ٦٩ .

هذا النظام هو من فراغ وكل ١٠٠ قدم مكعب يساوى طن ، وهو ليس عملية حسابية نظرية ، بل هو قياس حقيقى للسعة يستخدم فى كافة الظروف بدقة وحتى فى قياس السعة المستعملة للسفينة . ودلائل ستوكس — المندوب البريطانى — على سهولة تطبيق هذا النظام إلى مسارعة معظم دول العالم إلى اقتبائه وتطبيقه فى بلادها (١) .

ثم تحكلم المندوب الإيطالى فأيد وجهة نظر مندوب انجلترا فى اتخاذ نظام «مورسوم» نظام موحد للحمولة . أما مندوب روسيا فقد طالب بالعودة للنظام الانجليزى القديم ١٧٧٣ وعارض نظام «مورسوم» . أما مندوب النمسا فقد أيد وجهة نظر مندوب انجلترا . كذلك تحدث مندوب اسبانيا فذكر أن الوطن الذى يساوى ١٠٠ قدم مكعب قريب من نظام الحمولة الاسباني وأيد نظام «مورسوم» وعلق المندوب التركى — صالح باشا — بأن مندوبى النمسا والسويد والنرويج وبلجيكا قد توصلوا الى نفس النتيجة باتخاذ النظام الانجليزى لسنة ١٨٥٤ كأساس لقياس الحمولة الكلية للسفينة . وتكلم مندوب فرنسا «بارون دافريل» فقال إن اتخاذ النظام الانجليزى كليه سيترتب عليه ارباكات حساسة فى نظام القياس بين الدول البحرية المختلفة . واقترح المندوب الهولندى «جانسن» Jansen ، على المؤتمر مبنى القرار الآتى : «لتحديد الحمولة الكلية بدون استثناءات منها أحسن طريقه هو نظام «مورسوم» كما هو وارد بقانون عام ١٨٥٤» (٢) .

وفى الجلسة السادسة لل مؤتمر (٢٢ أكتوبر) وحتى الجلسة التاسعة (٩ نوفمبر) أثار المندوب الفرنسى مشكلة العلاقة بين الطن الحقيقى والطن الوزنى ، وذكر

(1) Voisin, Op. Cit. p. 146.

(2) Ibid., pp. 146, 148, 151, 153, 154.

على سبيل المثال أن طن الوزن في فرنسا = ١٠٠٠ كيلو جرام ، بينما هو في إنجلترا يساوى ١٠١٥ كيلو جرام . أما الطن المحصى الفراغ فيساوى ٤٤٢ أم^٢ أو ٢٤ قدم مكعب . وعلى ذلك فإن الطن الذى يساوى ١٠٠ قدم^٣ ليس بواقى بالنسبة لإختلاف طبيعه الشحنات .

أما المندوب العجائى فقد طالب بأن تكون السعة الفعلية المستخدمة بالبطءاعه فى الضيقه هى أساس تحصيل الرسوم . ثم عرض على المؤتمر اقتراح مندوب هولندا - السابق ذكره . ولكن مندوب فرنسا أعلن ضرورة اتخاذ سعه كل سفينه أساساً لتحصيل رسوم المرور^(١) .

انقل مندوبى الدول بدراسه مسأله ايجاد نظام دولى لتقدير حمولة السفن ، ذلك أن حمولة قضاة الصويس ستصبح أول تطبيق على حمولة دوليه تتمسدها جميع الدول . وحيث أن نظام مرسوم كان الأساس المشترك للقوانين الحمولة لمعظم الدول البحريه ، لذلك اهتمت الدول فى المؤتمر بتطبيقه عالياً من كل هيو به . غير أن مندوب فرنسا وهو فى حقيقه الامر المحامى الطبيعى لشركة قضاة الصويس ، تنبه لخطورة الموقف وركز جهده فى حصر المناقشه داخل المؤتمر على نفسه الفقرات موضع الجدل فى عقد الإمتياز الثانى للشركه (مادة ١٧) وهو وطن السعه السابق الإشارة اليه . فقد كان يرى أنه بتحديد المشكله على هذا النحو سيسهل عليهم برهنه واثبات أن نظام مرسوم الانجليزى لا يمثل على الإطلاق السعه المستعمله من السفينه . وأن الحمولة البريطانيه التى تمثل سعه النقل بالطن السفن قد استبدلت منذ فترة طويله بنظام مرسوم ، لأن هدف الحكومه الإنجليزيه هو عدم احداث تغيير كبير فى الحمولة الإجماليه للأسطول البريطانى

(1) Ibid., pp 154, 155, 156, 160, 176.

التجاري . كذلك حاول مندوب فرنسا أن يؤكد أن الوطن المذكور لا يمثل
صلة الوطن الحيوى أو بالوطن المستعمل فى المعاملات التجارية . وبالرغم من
الجهود التى بذلها فعل مندوب فرنسا فى اقناع المؤتمر بوجهه نظره ،
فانسحب من المؤتمر — كما ذكرنا — وانقطع عن حضور الجلسات (١) .

وكان المندوب البريطانى بدوره فى تنفيذ وجهه نظر الفرنسيين ، فذكر أن
وطن البضائع وطن السفينة مما اصطلاحان تابلان للتبادل ، وأن رأى الحكومه
الإنجليزية أن الوطن الصاق السفينه هو المقصود بعبارة وطن سعة ، الرارده بعقد
امتياز الشركة . وقد أيد أغلبية أعضاء المؤتمر هذا التفسير ، وأن يكون
الاصطلاح الجديد ، السعة المستعملة ، (Utilizable Capacity) وهو أحسن
تعبير للحموله الصافيه المعتمده من المؤتمر . وقد وافق عشرة أعضاء على
ذلك (٢) .

وانتهى المؤتمر من دراسة مشكلة الحمولة يوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٣ ، وقبل أن
ينتهى من دراسته مسألة الحمولة تسلم دهرى موجهة له من القائم بالأعمال
الفرنسى عن طريق وزير خارجية تركيا لدراسة الاختلاف بين الحمولة الرسمية
للسفينة ، التى يمكن للسفينة حملها ، وعدد الأطنان بالوزن . وهذا الطلب كان
مصحوباً بتهديد ، أنه إذا لم يستجب إليه فإن الحكومة الفرنسية ستقوم بمعالجة
للمشكلة مستقبلا عن الطريق الدبلوماسى . ولم يرفض المؤتمر دراسة هذه النقطة

(1) Ibid. p.p. 178, 270:

(إلتطع مندوب فرنسا عن حضور الجلسات إعتباراً من الجلسة العاشرة حتى الجلسة

عشر) .

(2) Fitzgerald, Op. Cit. Vol. 2, pp. 217—220.

وحداء مندوب فرنسا المؤتمر . وإقترح الفرنسيون أن يضاف العمولة الصافية
للمنفعة ما يساوى الفرق بين ذلك وبين عدد أطنان البضائع التي يمكن السفينة
حملها . ويحصل رسم من هذه العمولة الواردة . ولم يوافق المندوب البريطاني على
ذلك ، وإقترح إما أن تستخدم العمولة الكلية كأساس للرسم وعندئذ تخفيض
فئة الرسم ، أو ترتيب رسوم إضافية (Surtax) والتي يجب أن تقل كلما ازدادت
حمولة السفينة الصافية . ولم يقبل مندوب فرنسا مسألة تخفيض الرسم . وهو
العضو فريكات . ولكن الحكومة البريطانية وافقت على بنود هذا العرض الذى
استند إلى دراسة هيئة للأرقام التى نشرتها الشركة^(١).

هذا وكان للمؤتمر قد واصل جلساته على الرغم من انقطاع المندوب الفرنسى
حيث توقفت مسألة الإستزالات من العمولة الكلية للسفن البخارية والشراعية .
ولم يعد المندوب الفرنسى للمؤتمر إلا فى الجلسة الثامنة عشر (٩ ديسمبر) وذلك
عندما حدد الوفد البريطانى للمؤتمر بأنه سيقترح على المؤتمر إقرار بطلان الرسم
الذى حصلت عليه شركة قناة السويس حتى ذلك التاريخ . وعندئذ اضطر الوفد الفرنسى
إلى العودة للمؤتمر^(٢) .

ثم إنتقل المؤتمر بعد ذلك إلى دراسة أحقية شركة قناة السويس فى فرض
رسوم المرور الحالية وعبء كثير من الأعضاء من أذانتهم لهذا النظام^(٣) ، وكان
المندوب السويدى قد إقترح على المؤتمر بأن يؤذن للشركة بتحصيل رسم إضافى

(1) Ibid.

(2) Roux, J.C., Op. Cit. T. ii, p. 22; Cf. Voisin, Op. Cit. p. 178.

(3) Roux, Op. Cit. p. 21.

علاوة على العشرة فريكات، لتمريض خسارها الناتجة عن الخطأ في تقدير الحولة في الماضي، على أن ينقص هذا الرسم الإضافي Surtax بالتدريج كلما ارتفعت كمية الحولة المارة بالقناة إلى أن يؤول هذا الرسم الإضافي . ووافق الأعضاء على هذا الاقتراح حتى تتمكن الشركة من إتمام تحصينات القناة . ولتنتهي جلسات المؤتمر بجملة ٢١ ديسمبر ١٨٧٣، واضطر المندوب الفرنسي الموافقة على قرارات المؤتمر (١) .

ومنح المؤتمر شركة قناة السويس فرصة ثلاثة أشهر لتطبيق هذه القرارات. وكان المؤتمر انتصارا مشرفا للديبلوماسية الإنجليزية . فلقد وصف فيرجير العمل الذي قامت به إنجلترا في المؤتمر ، بأنه كان بمثابة خيانة من إنجلترا لفرنسا ، والذي يطلق عليه بالمصطلح السياسي : « Perfidie Albion » (٢) .

وبالنسبة لقرارات المؤتمر الدولي العمولة فإن مضمونها هو : اتخاذ طريقة « مرسوم » لإحتساب حولة السفينة الكلية تم يخصم منها الفراع الذي يشغله الجهاز المحرك وغرف الطاقم ويكون الباقي هو الحموله الصافية التي تتخذ أساساً لتحصيل رسوم المرور .

(1) Voisin, Op. Cit. T. 2, p. 204.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. p. 221.

Albion اسم لا يتقيد قديم أطلق على إنجلترا ، أما كلمة Perfidie فلم تدخل اللغة الفرنسية إلا بعد القرن السابع عشر ، وهي تعني فاد أو خائن في اللغة الفرنسية وهو اصطلاح سياسي يدل على خيانة إنجلترا لفرنسا . عن تاريخ هذه الكلمة وعلاقة إنجلترا بفرنسا من حرب المائة عام حتى ١٩٣٨ ، راجع كتاب :

Tabouis, Genéviève. Perfidious albion—Entente cordiale.

Translated by J A. D. Dempsey, London 1938 pp.

21 — 23.

ووافق الأعضاء على أن، طن القياس : *Tonneau de jauge* هو خمر شعير.
 عن طن الحمولة وإختلفت عبارة دطن سعة ، التي أوجدت تفسيرات عديدة من
 جانب شركة القناة والحكومات والشركات الملاحية . وأصبح طن القياس الجديد
 يساوى ١٠٠ قدم إنجليزي مكعب أو ٢.٧٣ متر مكعب^(١).
 وأصبحت قواعد مؤتمر القسطنطينية للحدولة ١٨٧٢ هي أساس احتساب حمولة
 قناة السويس حتى يومنا هذا مع تعديلات طفيفة ناتجة عن تطور بناء السفن
 وبإتفاق مع إدارات الحمولة الأهلية على هذه التعديلات .

هذا وقد راعى المؤتمر أيضاً ظروف الشركة المالية وحاجتها إلى إتمام
 التحسينات في القناة حتى توائم متطلبات السفن ولصالحها ، ومن ثم وافق على
 التصريح لشركة بتحصيل رسوم إضافية *Surtax granted to the company*
 بالشروط الآتية :

- ١ — بالإضافة إلى رسم ١٠ فرنكات على الطن يصرح برسم إضافي قدره ٤
 فرنكات للطن الصافي الوارد على شهادة تسجيل السفينة والمقاسة طبقاً
 للبند ٩ فقرة (٢٣) من القانون التجاري البريطاني ١٨٥٤ .
- ٢ — يخفف هذا الرسم الإضافي إلى ٣ فرنكات للطن الصافي من الحمولة التي
 أوصى بها المؤتمر .
- ٣ — السفن التي سبق قياسها قبل هذا النظام وتلك التي تم قياسها طبقاً للقانون
 الإنجليزي (عام ١٨٥٤) تدفع ٣ فرنكات للطن بشرط ألا تزيد استنزالات
 الجهاز المحرك على ٥٠ ٪ من الحمولة الكلية .

(1) Voisin, Op. Cit. T. 2, pp. 207—208.

٤ - السفن التي لم تنطبق القواعد مورسوم تخفيض حملاتها تبعاً لقواعد المانوب وتدفع رسماً إضافياً قدره ٤ فرنكات للطن .

هذا ويتم تخفيض الرسم الإضافي (٢ فرنكات) لجميع السفن على الوجه التالي :

أ - ٢ فرنك . من بمجرد أن يصل إجمال الحمولة الصافية العابرة للقناة في السنة إلى ١٠٠٠٠٠ طن .

ب - ٢ فرنك . من بمجرد أن يصل إجمال الحمولة الصافية العابرة للقناة في السنة إلى ٢٠٠٠٠٠ طن .

ج - وهكذا يخفض الرسم الإضافي كلما ازدادت الحمولة بمقدار ١٠٠٠٠٠ طن ، مبلغ ١/٤ فرنك .

د - عندما يصل مجموع الحمولة الصافية المارة بالقناة إلى ٢٠٠٠٠٠ طن سنوياً يلغى الرسم الإضافي وتصبح الرسوم ١٠ فرنكات للطن .

هـ - السفن الحربية والسفن التي على الصابورة الفارغة تعفى من الرسوم الإضافية (١) .

وبعد صدور قرارات المؤتمر أرسل الباب العالي الخديوي نص قرارات المؤتمر الدول الحمولة بعد التصديق عليها ، وترك الخديوي والشركة فترة ثلاثة أشهر يتم خلالها تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة الدول ، وأرسل الخديوي

(1) Parl. P. Egypt. No. 5 (1876) pp. 5-6; Cf. Fitzgerald, Op. Cit. pp. 233-234.

اسماعيل بدوره لشركة في ٢٩ يناير ١٨٧٤ تعليمات السلطان وقرارات المؤتمر لتنفيذها^(١).

ولكن دي لسبس — كما دته — لم يستسلم وانما أخذ يقاوم بتقديم اعتراضات ومقترحات لإبان الثلاثة أشهر المذكورة من أجل تنفيذ القرارات الجديدة^(٢). فردد دي لسبس في ٢٩ يناير على المذكرة بأن القناعة تحتاج الى مبلغ ٣٠٠١٧٣٠١٧٥ فرنك لإجراء التحسينات بها. وأنه يقبل نظام العمولة والرسوم الإضافية التي وافق عليها المؤتمر الى أن تصل رسوم المرور بالقناة الى ٣٠٠٠٠٠٠ فرنك وتتم التحسينات. وأنت يصل الدخل الصافي الى ربع قدره ٨ ٪ من رأس المال. وعندئذ يخفض الرسم الإضافي بمقدار ٥٠ سنتيم، سنوياً. كذلك اعترض دي لسبس بشدة على إعفاء السفن الفارغة من الرسوم الإضافية^(٣).

وأعلن الباب العالي أنه لن يسمح بأي تغيير، وأرسل مذكرة بذلك الى دي لسبس في ١٩ مارس ١٨٧٤ عن طريق الحكومة المصرية، وضرورة تنفيذ مقررات المؤتمر الدولي للعمولة، وأنه في حالة عدم تطبيق تلك القرارات فسيُلغى الرسوم الإضافية ويكتفى فقط برسم ١٠ فرنكات للعبان الواحد^(٤). عندئذ قدم دي لسبس احتجاجاً رسمياً في ٢٠ مارس للتخديري ضد موقفه الباب العالي ذكر

(1) Parl. P. Egypt No. 5 (1876) p. 6; Cf. Fitzgerald. p. 221.

(٢) راجع خطابات دي لسبس واقتراحاته واحتجاجاته الموجهة للحكومة المصرية ورد الباب العالي عليها المنشورة في كتابه :

Voisin, Op. Cit. pp. 235—254.

(3) Parl. p. Op. Cit. p. 6

(4) Ibid.

فيه : « أن شركة قناة السويس لم تدع للإشتراك في مؤتمر الحمولة الدولي بالقسطنطينية، وأن هذه المقترحات كان يمكن اعتبارها تسوية في حالة إذا كانت نتيجة اتفاق بين الأطراف المتعاقدة . وأنه كان ينوي الدخول في مفاوضات من طريق سمو الخديوى . ولكن خطاب سمو السلطان إليهم منه أنه دعوة رسمية مدعمة بالقوة . وبالتالي اسحب اقتراح الخاص بالمصالحة وأؤكد مصالحي جملة الأسهم بدون تعديل . وأن شركة قناة السويس ترغب في تجنب أى صراع مشه ضد أى فرد . وأرى أن هذه القرارات غرق لعقد عام صدق عليه السلطان نفسه . وأن حملة الأسهم قد وضعوا أمانة في يدي رؤوس أموالهم بناء على ثقتهم في عقد مقدس : « Solemn Contract » ، وعلى ذلك فإن اعتبر الباب العالي مستولا عن كل ما يترتب من خسارة ناتجة عن تطبيق رسم العشرة فريكات للطن طبقاً لحسابات غير سليمة أصدرها المؤتمر الدولي للحمولة، بدلاً من طن السعة الحقيقي المستخدم في السفن وهو الواورد في عقد امتيازنا المبرم مع الخديوى . وبناء على كل ذلك أعلن عن تمددنا للخسارة المادية المترتبة على تطبيق هذه القرارات . وأن الخسارة المقدرة حالياً حوالى ٧٠٠.٠٠٠ فرنك شهرياً (١) .

وكان على الخديوى أن ينفذ مذكرة السلطان . وكان هناك خوف من عدم إطاعة دى لسبس لأوامر السلطان . وكانت آخر مهلة البدء في تنفيذ القرارات هي ٢٩ أبريل ١٨٧٤ (٢) . وفعلوا واصل دى لسبس تجاهله لقرارات المؤتمر وواصل فرض رسوم الشركة ، بعد أن رفض اقتراحه بالتفاوض أو المصالحة وكذلك

(1) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, pp. 227—230; Cf. Voisin, ii, p. 239.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. p. 226, Cf. Voisin, Op. Cit. p. 239.

رفض طلبه الخامس بالتأجيل المؤقت لنشر التعديلات الخاصة برسوم المرور الجديدة . وإحتج دى لسبس على ذلك بقوله : « إننى بإعتبارى رئيساً لشركة مالية وكواطن فرنسى أعارض وبشدة فسخ عقد ثنائى (a bilateral contract) قبله ووثق به أربعون ألف من حملة الأسهم الفرنسيين ، وأن الدول ليس لها الحق فى التدخل فى شئوننا عندما نطبق بدقة عقود إمتيازنا ونشرف على تنفيذها » (١) .

ووقفت الحكومة الثانية موقف التردد ، ويميل البعض لإرتباكها فى تنفيذ قرارات المؤتمر إلى خشيتها من عدم إطاعة دى لسبس لرأى المؤتمر ، أو عدم إطاعته للخديوى وحدث ذلك فعلاً (٢) . إلا أن مجلس الوزراء العثمانى بعد هذا التعدى العارخ من دى لسبس ، وبضغط من الحكومة الإنجليزية قرر إرسال برقية للخديوى يخبره فيها : بمنحك السلطة فى حالة مقاومة دى لسبس ورفضه تنفيذ قرارات المؤتمر الدولى للحمولة ، باستخدام كافة الوسائل وكل القوة اللازمة لإجبار دى لسبس بإطاعة أوامر الباب العالى . وإن تضمن بطريقة كافية تنفيذ الرسوم الجديدة . ونحن نتصرف بناء على طلب الدول فى إستخدام نفوذنا وسلطتنا لتنفيذ مقررات المؤتمر . وفى حالة إذا قام دى لسبس بإعاقة الملاحة فى القناة ، الرجا الرد علينا بسرعة لإتخاذ قرار الحكومة بهذا الشأن (٣) .

هذا وقد تردد أنباء بعد ذلك مفادها أن دى لسبس قد حدد بإغلاق قناة

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 234.

(2) Ibid. Footnote. p. 234.

(3) Voisin, Op. Cit. p. 245; Fitzgerald, Op. Cit. pp. 235-236.

السويس وإطفاء الأنوار الملاحية ، وإيقاف كل الاتصالات التلغرافية الخاصة بالقناة . وأن كل ذلك سيؤدي إلى إرباك الخدمة والحركة الملاحية في قناة السويس وقد يؤدي آخر الأمر إلى تعطيل الملاحة بها (١) .

ويرى البعض أن الحديو لم ينتظر إلى هذه الأمور - نأزم العلاقة بين السلطان ودي لسبس - بأنواع شديدة قربا شعر برضا غنى من إحطراب هذه الأمور بينهما . ذلك أن رغبة الحديو المتزايدة نحو الاستقلال بحكم مصر كانت من أسباب التوتر بينه وبين الباب العالي (٢) .

وبعد مرور أسبوع هل رسالة الصدر الأعظم دون وضوخ دي لسبس لقرارات المؤتمر الدولى المحمولة ، أمر الحديو اسماعيل « الجنرال ستون » ، وهو ضابط أمريكي يعمل بخدمه القوات المصرية ، بالتوجه إلى القناة . كذلك تم إرسال « الكابتن ماكيلوب » : « Mac-Killop » الانجليزى ، بالتوجه بسفينته حربية لبورسعيد ليكون فى المدخل الشمالى للقناة ويضمن سلامة الملاحة (٣) . هذا وقد تم توزيع القوات المصرية على طول القناة كالآتى : ٢٥٠ جندي بالإسماعيلية ، ٦٠٠ جندي (مشاة ومدفعية) فى نفيشة ، ٢٠٠ جندي فى المنطقة فيما بين الاسماعيلية وبورسعيد ، ٥٠٠ من قوات البدو تم إستدعائهم للتواجد فيما بين محطات القناة ومنهم ١٥٠٠ يورسعيد ، ووزع الباقى على طول القناة . وكانت القطع البحرية الآتية فى مدخل بورسعيد : الفرقاطة (محمد على) والمدمرة (الهبلية) ومعها قاطرة إنقاذ (٤) .

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 234. Hallberg, p. 227.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. p. 236-7.

(3) Ibid; Cf. Voisin, Op. Cit. pp. 255-6.

(4) Voisin, Op. Cit. pp. 254-6

هذا وكان الخديوي قد أرسل لعي سيس يطلب منه سحب إعتراضاته وإلا فإنه سيتم الإستيلاء على القناة ، وأن كل الموظفين بالقناة الذين سيقاومون هذا الإجراء سيكون مصيرهم العار . وإزاء هذا الموقف الخطير ، لم يكن أمام دى سيس إلا الإذعان والخضوع خصوصا بعد أن نصحتة الحكومة الفرنسية بالموافقة على قرارات المؤتمر (١) .

وهكذا سارع دى سيس إلى إرسال موافقته في خطاب إلى الخديوي بتاريخ ٢٦ إبريل ١٨٧٤ أعلن فيه : « نظرا للأوامر التي أصدرها السلطان لإحتلال قناة السويس ، وتحت الاحتجاج والتحفظ للمحافظة على حقوق حملة الأسهم ، فإن إدارة التحركات بشركة قناة السويس ستبدأ اعتباراً من ٢٩ إبريل ١٨٧٤ بإحسب تعريفة الرسوم وفقاً لمرته الباب العالي . (دى سيس) » (٢) . وقد أخطرت وزارة الخارجية الفرنسية الدول البحرية بقرار دى سيس المذكور (٣) .

وكان لتدخل قنصل هولندا العام في مصر : M. Ruyssemaers ، لدى الخديوي وبطريقته الودية أثره في تجنب المشاكل (٤) .

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 273.

(2) Ibid. Cf. Voisin; Op. Cit. p. 252.

(3) Voisin, Op. Cit. pp. 257—258.

(4) Bulletin Décadaire; No. 83, 3 juin 1874. p. 12.

الفصل الثالث

الآزمة الثالثة

مشكلة تطبيق الخسولة ورسوم المرور
« ونهاية الصراع »

- تقرير دى لسبس عن مشكلة رسوم المرور .
- مشكلة إعادة قياس السفن بالقناة .
- المحاكم التي ترفع أمامها الدعاوى المقامة ضد الشركة .
- تحصيل رسوم المرور مع الاحتجاج .
- جهود دى لسبس للتفاه مع انجلترا والباب العالي .
- مشروع دى لسبس لتحصين القناة وموقف انجلترا .
- نهاية الصراع :
- بعثة شارل دى لسبس للاستشارة .
- بعثة ماريوس فوتتان إلى لندن .
- تأزم العلاقات الفرنسية البريطانية .
- موقف الدول الأوروبية من هذه المشكلة .
- نشاط بريطانيا لمسح القناة ومراقبة الإيرادات .
- اتفاقية السلام ، ٣١ فبراير ١٨٧٦ ، ونهاية الصراع .

لم يؤد إفتتاح قناة السويس للبلادة العالمية أذن إلى إنهاء مشاكل الشركة،
 كما نبين من قبل، فقد بدأت للعامل تظهر بشكل متزايد وبسرعة، وكان آخرها
 مشكلة رسوم المرور وإستسلام دى لسبس، تحت التهديد بإستخدام القوة ضده
 — كما رأينا — وكانت هذه هي الهزيمة الأولى له. ولم يكن ذلك غاتمة اللطاف
 في صراع الشركة مع إنجلترا والشركات للملاحية، بل كان بداية لمرحلة جديدة من
 الصراع استمرت قرابة عام ونصف وانتهت بهزيمة ثانية لجهود دى لسبس.
 ولم تستقر الأحوال للشركة إلا عندما اشترت إنجلترا أسهم مصر في شركة القناة
 (نوفمبر ١٨٧٥). عندئذ امتزجت مصالح دى لسبس بالمصالح البريطانية
 وتمخضت عن اتفاقية ٢١ فبراير ١٨٧٦ (١)، التي أنهت الصراع بين الطرفين.
 قدم دى لسبس إلى الجمعية العمومية لمساهمي شركة قناة السويس وغداة أزمة
 رسوم المرور تقريراً (٢) يعبر عن المرارة لما عايناه في الأشهر السابقة، أشار
 فيه إلى المزامرات السياسية التي حيكمت ضد المصالح الفرنسية بتوجيه من السفارة
 البريطانية بالإسكندرية وإيعاز من أحد أعضاء مجلس إدارة شركة المساجيري
 ماريتيم، وأنه — دى لسبس — قد إحتج ضد كل تدخل أجنبي في شئون الشركة
 كما ذكر أن الباب العالي قد أصدر تفسيراً للبادء ١٧ من عقد الامتياز مطابقة
 لحقوق الشركة — من وجهة نظر دى لسبس — وهاجم في تقريره المؤتمر الدولي
 للبلادة، لأن دولاً كثيرة مثل الولايات المتحدة الأمريكية والتي يتساوى

(١) راجع الاتفاقية في نهاية هذا الفصل وراجع أيضاً الفصل الثالث من الباب الثالث
 (بمع اسم قناة السويس)

(٢) راجع نص التقرير المقدم من دى لسبس إلى الجمعية العمومية لمحبة الأسهم الجلسة

١٨ يناير ٢ يونيو ١٨٧٤ تحت عنوان الوقت العام :

أنسطولها مع أسطول إنجلترا ، لم تشارك في المؤتمر . كما لم يتم دعوة الطرفین المتعاقدين (مصر وشركة قناة السويس) (١) . وهاجم دى لسبس بشدة في تقريره موقف إنجلترا من هذه الأزمة ، لأن إنجلترا قد أجبرت الباب العالي على إعطاء المثل في سلب رؤوس الأموال الأجنبية المستثمرة في الشرق ، (٢) ودافع دى لسبس عن نفسه في تقريره بالنسبة لمسألة إنتشار برقيات في كافة أنحاء أوروبا تهمه بأنه يريد إغلاق قناة السويس وإعاقة الملاحة بها ، وقال : «إنه إذا توافقت الملاحة بالقناة فإن ذلك سيكون من عمل أعدائه فقط ، (٣)

ثم أوضح دى لسبس الخسارة الناتجة عن تطبيق نظام الحركة الجديد بالقناة ، فقد بانفت في الفترة ما بين ٢٩ أبريل ١٨٧٤ حتى أول مايو من نفس العام (٤٧٢٣٣٥٠ فرنكاً) ، لذلك سلم الحكومة المصرية بياناً موضحاً به مقارنة بين الرسوم القانونية للشركة والرسوم الجديدة المفروضة على شركة قناة السويس بقوة السلاح (٤) . وكلف دى لسبس مندوب الباب العالي لدى شركة قناة السويس في مصر بإعطاء بيان شهري عماثل يضم بمجروح البيانات الإحصائية السابق ذكرها (٥) .

ويلاحظ أنه كان يوجد مبعوث السلطان ببورسعيد لمراقبة تنفيذ قرارات المؤتمر ، إلا أن هذا الموظف كان يتقاضى مرتباً شهرياً من شركة قناة السويس ، ولذا

(1) «... ne furent point convoqués des délégués des parties contractantes» Ibid.

(2) Ibid. p. 12.

(3) Bulletin Décadaire, No. 88 Op. Cit. pp. 5 - 6.

(4) Ibid., pp. 12 - 13, No. 96, 22.8. 1874

(5) Ibid. p. 13.

فإن تدخله كان غير مفيد ، وعلق لورد ديربي - وزير خارجية بريطانيا - على موقف هذا المراقب « Controllor » الثاني بالشركة بقوله : « إن وضعه كان شاذاً كمرقب إلا أنه كان مسئولاً أمام حكومته وأرب المشكلات التي كان يمكنه بحسبها ، كان من السهل إبلاغها للقناصل الأجانب » (١) .

ووصف دي لسبس موجة العداوة التي صبغت مناقشات مؤتمر الاستانة الدولي ، بإنها كانت تتم عن روح العداوة للشركة ، لدرجة أنه أثناء الرد على حديث مندوب روسيا الوادي إزاء الشركة قال أحد أعضاء المؤتمر : « يجب إدانة المتهم » : « il faut Condamner la Coupable » . ويذكر دي لسبس أن المقصود بالمتهم هنا هو شركة قناة السويس (٢) .

وأما في الفصل السابق كيف نجحت الدبلوماسية البريطانية ، في المؤتمر الدولي للعمولة ، في هزيمة الدبلوماسية الفرنسية وشركة قناة السويس . واضطرار دي لسبس تحت تهديد القوة المسلحة إلى إعلان تنفيذه لقرارات المؤتمر بعد صراع استمر أكثر من عامين تارة مع الحاكم تارة أخرى مع المؤتمرات الدولية . ورغم هزيمة دي لسبس ، إلا أن هيمته لم تنقر وهزمته لم تمك ، فلم تمر فترة على تنفيذ قرارات مؤتمر الخيوة الدولي حتى أخذ موظفو شركة قناة السويس يقومون بإعادة قياس حمولة السفن وتعديلها . وقد لمت هذا

(1) . . . In an anomalous position for a controller». Fitzgerald, Op. Cit. T. 2 p. 245.

(٢) نشرت صحيفة الشركة تقريراً مسبقاً عن مشكلة رسوم المرور ومؤتمر الخيوة الدولي بالاستانة ١٨٧٣ وتكفل الدول ضد الشركة وذلك في جلسة الجمعية العمومية للمساهمين وتم ١٩ بتاريخ ٢٩ يوليو ١٨٧٥ - راجع :

Bulletin Décadaire, No. 130, 2. 8. 1875.

العمل نظر الحكومة البريطانية منذ أن بدأه شركة قناة السويس تنفيذ قرارات مؤتمر الجمولة الدولي وأخذت تصر على إعادة قياس السفن لتقدير حمولتها ، بدلا من قبول بيانات شهادات الجمولة الخاصة بالسفينة كأساس لرسم العبور .

وأثار ذلك شكوى عديدة واحتجاجات الشركات للملاحية البريطانية ، فأرسلت الحكومة البريطانية إلى سفيرها بالإستانة لكي يقدم احتجاجاً الباب العالي على أساس أن هذا العمل يتعارض تماماً مع الرسوم الإضافية التي أقرها المؤتمر الدولي للحمولة وتبينها الباب العالي (١) . ذلك أن مؤتمر الجمولة قد قرر : « أنه عند تحديد الجمولة للسفينة يرجع إلى السلطة العليا في الدولة ، وأن سند الجنسية للقدم من السفينة يجب أن يمتد به في كل دولة كأساس حقيق لإحتساب رسوم المرور والضرائب ، وأن تعذب الرسوم على أساس الجمولة الصافية الواردة بسند جنسية السفينة » ، ويستدل لورد دربي من ذلك أن دى لسبس والشركة عندما تجبر كل سفينة المخضوع لعمليات قياس حمولتها من جديد ، فإن ذلك العمل يتعارض مع قرارات مؤتمر الإستانة وتوصيات الباب العالي . وحثت الحكومة البريطانية الحكومة العثمانية التي نفذت قرارات المؤتمر الدولي للحمولة ، بأن تلزم الشركة بعدم قياس السفن العابرة للقناة واعتداد مساندات السفينة . وأرغقت الحكومة البريطانية مع احتجاجها صورة من تفاصيل القياس التي قام بها موظفي الحكومة البريطانية والتي أعدها مجلس التجارة البريطاني ، حسب توصيات المؤتمر الدولي للحمولة لتكون صالحة للاستعمال في قناة السويس (٢)

(1) Lord Derby to Elliot, 2,7 1874, Parl. p. Egypt, 2 (1876) No. 2.

(2) Ibid.

وقام هنري اليوت - سفير إنجلترا بالاستانة - بتقديم احتجاج الحكومة البريطانية إلى الحكومة العثمانية (١) .

هذا وكان ملاك السفن في شمال بريطانيا قد استفسروا من الحكومة ، بعد تطبيق رسوم المرور ، عما إذا كانت توصيات المؤتمر الدولى المحمولة ستطبق بأثر رجعى من تاريخ قيام الشركة بقرضها ١٨٧٢/٧/١ حتى ١٨٧٤/٤/٢٩ . ولكن لورد دربي رأى أن الفرق في الزيادة بسيط إذا ما قورن بالرسوم الجديدة للمنضمين الرسوم الاضافية . وأن الهدف من هذه الزيادة هو تمكين الشركة من القيام بالتزاماتها في القناة . وأن التجارة البريطانية قد استفادت بلاشك من افتتاح قناة السويس . وكانت ستضار إذا فشلت شركة القناة في الوفاء بالتزاماتها (٢) . وامنح من ذلك رغبة دربي نهضة خراط ملاك السفن البريطانيين نتيجة الشكاوى العديدة .

وهكذا تعرضت سفن الشركات الملاحية البريطانية وكذلك السفن الحكومية لمضايقات كثيرة من جانب مواطني شركة قناة السويس . وانهالت الشكاوى على كل من « مجلس التجارة البريطانى » ، Board of Trade ووزارة الخارجية البريطانية . وفي الوثائق البريطانية المنشورة في مضايقات البرلمان البريطانى بمعد الباحث مئات الشكاوى من ملاك السفن والشركات الملاحية نتيجة تطبيق نظام الحموله الجديدة ، وإعادة قياس حمولة السفينة بمعرفة الشركة . دون النظر لشهادات

(1) Elliot to Derby, 22. 7. 1874 Parl. p. Egypt 2 (1876) No. 6, p. 4.

(2) Parl. P. Egypt 5 (1876) p. 10.; Cf. Fitzgerald, Op. Cit., Vol. 2, p. 242.

البحر التي تحملها السفينة. ووجود فارق بين الحولتين لمنفعة شركة قناة السويس. وقد اجترحت بعض نماذج لهذه الشكاوى على سبيل المثال لا الحصر. فوجد منها احتجاج شركة P & O البريطانية لمجلس التجارة البريطاني لقيام موظفي شركة قناة السويس ببورسعيد بإعادة قياس حمولة إحدى سفنها : « بكين » Pekin وترقب على قياس الشركة زيادة في الحمولة قدرها ٣٠٠ رطلًا زيادة عن حمولة السفينة المسجلة ، وذلك بسبب عدم استئصال بعض غرف الطاقم مثل الضابط الاداري Purser والطبيب فيها من قوة الطاقم ولأن مالك السفينة ملزم بوضع طبيب على السفينة لخدمة طاقمها. وعلى ذلك طلب « مجلس التجارة البريطاني » بعد أن تأكد من أحقية شركة P & O من لورد دورن ، أن يقدم احتجاجا للحكومة المصرية بهذا الموضوع (١).

وكذلك تقدم ملاك السفينتين البريطانيتين : Hasty, Prompt بشكاوى تفيد عدم شرعية رسوم المرور التي قدرتها شركة قناة السويس. فقد اتضح من التفسيرات التي قدمت اليها أن شركة القناة قد تصرف بطريقة غير شرعية ، وأنه ليس لها السلطة التصرف بهذه الطريقة. وأرسل لورد دورن إلى هنري إليوت بالاستانة يخبره أن الوسائل التي يجب اتخاذها من جانب الباب العالي هي قيامه بتنفيذ سلطته من خلال مبعوثه في مصر (يقصد الخديوي) الذي عليه أن يراقب إجراءات الشركة ويؤكد أن شروط الامتياز يجب تطبيقها بدقة. وعلى ذلك فإن حكومة جلالة الملكة لن ترضخ حكومة الباب العالي بمثل تلك الشكاوى. فدى لسبب نفسه اعترف بحق الخديوي وسلطاته في مسألة رفع رسوم المرور والتي رجع فيها الباب العالي. ولهذا فإن حكومة إنجلترا تحب الباب العالي على إجبار شركة

(1) Gray to Tenterden, 10. 8. 1874. Par. P. Egypt 2 (1876) No. 10, pp. 5 - 8.

التنفيذ لإيقاف هذه الإجراءات غير الشرعية في دفع رسوم المرور غير الصحيحة وترك الباب العالي سلطة التصرف في هذا الموضوع (١). وكذلك لم تسلم السفن الحربية والحكومية البريطانية من مضايقات الشركة. فقد احتجت وزارة البحرية بزيادة رسوم المرور المحصلة من السفينة الحربية Teaser (٢) وكذلك الأمر بالنسبة لسفن ناقلات الجنود (Troop ships) قدامتحت هي الأخرى لدفعها رسوم المرور بدون الحصول على تأهيل لذلك (٣). كما اشتكى ملاك السفن البريطانية من المصوبات التي واجهوها من جراء عدم اعتراف شركة قناة السويس بشهادات الحمولة التي تحملها سفنهم ، وذلك على الرغم من أن تلك الشهادات قد أعدت طبقاً لقواعد مؤتمر الحمولة الدولي بالقسطنطينية (٤).

(1) Derby to Elliot, 17. 8. 1874, Par. P. Egypt 2 (1874) No. 11. pp. 8 - 9.

(٢) حصلت الشركة ٧٤٧٧٠٦٠ استرليني زيادة في الرسوم بدون وجه حق ، وطلبت السفينة رد المبلغ ورفضت لدى لبس وأرفق جدولاً بطريقة احتساب الرسوم :

Admiralty to Tenterden (بوزلوة الحاسرجة)

Par. p. 14. 9. 1874 Egypt 2 (1876) No. 16

كذلك احتجت وزارة البحرية على اختلاف الرسوم على السفينة الأخت « Hart sister ship. أى طاقى الأصل . ولكن اللورد دوني رأى عدم اذرة الشكوى نظرا للفروق الطفيفة راجع :

Admiralty to Tenterden, 30. 10. 1874, Par. P. Egypt 2 (1876) No. 36, p. 27.

(3) Admirability to Mr. Lister, 7. 10. 1874, Par. p. Egypt 2 (1876) No. 25. p. 18.

(4) Stanton to Derby, 1. 10. 1874, Par P. Egypt 2 (1876) No. 27.

أما ملاك السفينة البريطانية : Hankow، فقد قدموا احتجاجاً شديداً للورد دربي لأن مندوبي شركة قناة السويس قاموا بقياس السفينة بممرتهم بزيادة ٤٠ طناً عن الحمولة الواردة بشهادة السفينة، وذلك على الرغم من أن هذه الشهادة التي تحملها السفينة صادرة من « مجلس التجارة البريطانى » . وذكر ملاك السفينة أن مندوب الشركة قد نظر لشهادة حمولة السفينة بإزدراء . وطلب ملاك السفينة من الحكومة البريطانية التقدم باحتجاج ، لدى الشركة، على سلب الشعب البريطانى وعدم إتباع سياسة ضعيفة كذلك السياسة التي إتبعتها الحكومة السابقة (١) . وردت وزارة الخارجية بأن الحكومة البريطانية مهتمة بهذا الموضوع، ويشغل بالحامسة إعادة قياس السفن البريطانية التي تحمل شهادة حمولة خاصة بقناة السويس وفق قواعد القسطنطينية (٢) .

وكذلك أثار ملاك السفينة البريطانية « Mesopotamia » العديد من المشاكل للشركة فقد إصطدمت تلك السفينة عند مرورها بالقناة بإحدى كراكات الشركة، وعند عبورها التالى للقناة منعها الشركة من العبور وطالبتها بدفع التلغيات التي أصابت الكراكات . وكان المبلغ المطلوب منها ١٥٠ جنيهاً إسترلينياً أى ما يعادل

= طلب ستانتون من مستر بيرسفال Perceval - نائب القنصل البريطانى فى بورسعيد - أن يمدّه بمقاسيل من هذه الوثائق ليستطيع تقديمها وإجراء تقرير عنها لإدارة الشركة بالإسكندرية ، وحصل على قائمة ١٢ سفينة مزودة بشهادات حمولة من مجلس التجارة البريطانى ومع ذلك تجاهلتها الشركة - راجع :

Stanton to Derby, 2, 11, 1874, Par. P. Egypt. 2 (1876) No. 30.

(1) Messers, Watts Milburn and Co, to Derby, 2, 12, 1874, Par. P. Egypt. 2 (1876) No. 55.

(2) Tenterden to Messers Milburn, 9, 12, 1874, Par. P. Op Cit No. 60, p. 40.

١٠٠٠ فرنك ودفعت السفينة التعويض مع الإحتجاج . ويعلق نائب القنصل البريطاني ببور سعيد : « Perceval » على ذلك ، بأن ضباط الشركة يتصرفون وكأن القناة فرنسية . وحيد لورد دربي عرض قضية السفينة « ميزوبوتاميا » على المحاكم المصرية . وإستفسر دربي من ستانتون ، عما إذا كانت تقارير « بيرسيغال » بخصوص سوء معاملة مواطني شركة القناة ، قاصراً فقط على السفن البريطانية دون سائر الدول ، عندئذ يتحتم تقديم حالات عديدة يمكن من طريقها للحكومة البريطانية الإحتجاج على عدم المساواة في المعاملة بين الدول في عبور القناة ، وفي ذلك مخالفة صريحة — في نظر دربي — لعقد إمتياز الشركة . وأن هذا سند قوي لحث حكومة الباب العالي لإلزام الشركة بالمساواة في المعاملة (١) .

ويلحق Trevor — بمجلس التجارة البريطاني — على تصرف الشركة غير الملتزم بقوله : « أصبح المهتمون بقناة السويس يرون في تصرف هؤلاء غير الملتزمين ، وفقدان الأمل فيهم ، كل ذلك يؤكد بأن ملكية هذا للرفق العالمي وجعله مشروعا عالمياً

(1) Derby to Stanton, 11, 12, 1874, Parl. P. Op. Cit. No. 61, p. 40.

أرسل الممثل القانوني لشركة قناة السويس Malenfer الى عافظ بور سعيد في ١٩ سبتمبر ١٨٧٤ أن على السفينة ميزوبوتاميا دلس ١٠٠٠ فرنك نتيجة للاضرار التي أصابت الكراكة الناهية لغشاء السويس ، وذلك بناء على المادة ٦ ، ١٠ من لائحة الملاحة بالقناة ، أما ما جاء بطلب السفير أن تسمح شركة قناة السويس للسفينة ميزوبوتاميا بعبور القناة بناء على شروط إمتياز ١٨٥٦ فأعلن أن هذه الشروط لا نلتزمنا وقال : ادفعوا ١٠٠٠ فرنك المدينون بها وبذلك نسمح لكم بعبور القناة برسوم المرور ، لأن مهمتنا مهمة جميع موظفي الشركة هو حسن ادارة القناة وجعلها صالحة للملاحة السالفة . رسالة Malenfer

الى عافظ بور سعيد في ١٨٧٤/٩/١٩ Par. P. No. 26, Op. Cit.

حتى تنتهى تلك المصاعب . وأنه لن تنتهى المشاكل طالما كان هذا الطريق المائى فى يد شركة خاصة (١) .

وكان من نتيجة مضايقات شركة قناة السويس للسفن البريطانية، إثارة ضيق أصحاب الشركات للملاحة ، وبرزت فكرة حفر قناة ملاحية أخرى ، غير القناة الحالية ، ونجد ذلك فى رسالة ستانتون إلى جرافيل وزير الخارجية البريطانية يحبره بأن الحديوى إسماعيل على استعداد للنظر فى مشروع إنشاء قناة ملاحية جديدة من الاسكندرية إلى السويس (٢) . وقد أثار هذا الموضوع العديد من المناقشات فى مجلس العموم البريطانى حيث قدمت مشاريع كثيرة بهذا الخصوص ولكنها لم تخرج لحيز التنفيذ (٣) .

وكذلك كان من نتيجة المشاكل التى قامت بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية أن أثير موضوع الإحتكام القضاء فى المنازعات التى تنشعب بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية وغيرها . ورأى ستانتون — قنصل بريطانيا فى مصر — أن ترفع القضايا على شركة قناة السويس أمام محكمة الاسكندرية المختلطة (٤) .

(1) Complications and difficulties will be endless so long as this great highway of nations remain in the hands of a private company, Fitzgerald, Op. Cit. T. 2. p. 248.

(2) Stanton to Granville, 24 9. 1872, Parl. P. Egypt 18 (1883) No. 1.

(3) Hallberg, Op. Cit. pp. 228, 27. 3. 74; Cf. Wilson, Op. Cit. p. 64, Hoskins pp. 432 - 436.

(4) Stanton to Derby, 1.10.1874, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 28. p. 23.

كما رأته الحكومة البريطانية أن المحاكم المصرية هي جهة الاختصاص للنظر في القضايا المرفوعة ضد شركة قناة السويس (١) . وأيد شريف باشا وزير الداخلية المصري وجهة نظر الحكومة البريطانية: بأن المحكمة التجارية المختلطة بالإسكندرية: Mixed Commercial Tribunal of Alexandria هي المحكمة المختصة التي يجب أن ترفع إليها الدعاوى الخاصة برسوم المرور ، ولكن الحكومة البريطانية رأت أن الضغط الدبلوماسي سيساعد الحكومة المصرية على تنفيذ ذلك . إلا أنها لم تستبعد المشاكل التي سيثيرها دى لسبس وإحتال لإثارة غيرة الباب العالي أو دول أخرى قد تعارض إعتبار شركة قناة السويس كهيئة مصرية خالصة (٢) .

كذلك نفت شريف باشا نظر الشركة إلى الخطأ الذي وقع فيه برفضها إستسلام التعليلات والوثائق من السلطات المحلية ورأى أن ذلك العمل تقع تبعته القانونية على طاقى الشركة ، وأن البوليس المصري سيقوم بتنفيذ كل العقوبات التي قد تفرض بها المحاكم المحلية ضد الشركة (٣) .

هذا وعلى الرغم من إنكار الحكومة الفرنسية لإشراف المحاكم الفرنسية على شركة قناة السويس ، إلا أن المراسلات الدبلوماسية الفرنسية قد أصطبغت بطابع يوحى بأن القناعة عمل فرنسى . فشقت قناة السويس إنما هو من أفكار فرنسية ، وغالبية حملة أسهم شركة قناة السويس فرنسيين ،

(1) Derby to Stanton, 2.7.1874, Parl P. Egypt. 2 (1876) No.

1. p. 1.

(2) Stanton to Derby, 15. 7. 1874, Parl. P. Op. Cit. No. 4.
p 3.

(3) Nubar to Stanton, 16. 11. 1874, Parl. P. Op. Cit. No.
173. p. 128.

وهذا عمل إعراف به ودوته تاريخ الحضارة (١) .

أما الحكومة البريطانية فقد رفضت فكرة النظر إلى قناة السويس باعتبارها شركة فرنسية تحت إشراف وسلطة القنصلية الفرنسية لأن هذا يتعارض مع المبادئ المقررة بين الشركة والحديوي. وأن مشاكل الماسمين فيها بينهم تنظرها المحاكم الفرنسية، أما مشاكل الشركة والحكومة أو الشركة والأفراد فتتظرها المحاكم المحلية. ورفضت الحكومة البريطانية تفسير كلمة *Treaties* بأنها المحاكم القنصلية المحلية وأن هذا تفسير خاطئ، لا يقبله حكمه المجتاز (٢) .

ولتجده لكثرة الشكاوى المقدمة من ملاك السفن بسبب مضايقات شركة قناة السويس وحلقة إعادة قياس سفنهم استعمل مجلس للتجارة البريطاني، سفير إنجلترا بالإستانة ليقب في هذا الموضوع، وحث الباب العالي لمباشرة سلطاته. فأنزل هنري إليوت يعارف باشا وطلب منه تسوية المشاكل المتعلقة بقناة السويس، وعدم التأخير (٣) . وعندما عرض صفوت باشا مشروع الرد على هنري إليوت وجدده مطابقاً تماماً لوجهة نظر الحكومة البريطانية، وطلب من الحديوي دراسة هذا الموضوع بنفسه، والإستفسار عنه واتخاذ الخطوات الضرورية في هذا

(1) Parl. P. Egypt 5 (1876), attitude of French Government.

p. 7.

يلاحظ أن الحكومة الفرنسية حثت أن هي أثرت إشراف المحاكم الفرنسية على شركة قناة السويس صحتها وحيا بصحة فرنسية، وهذا يتعارض مع كونها شركة مساهمة من كل الدول وإها طابع دولي. وأن هذا سيثير خدشا الدول حابة وإنجلترا خاصة .

(2) Derby to Station, 11. 12. 1875, Egypt 2 (1876) No. 174,

p. 130.

(3) Elliot to Derby, 18. 1. 1875, Parl. P. Egypt 2 (1876)

No. 81. p. 52.

الموضوع (١). إلا أن الجنرال د إجناتيف ، - سفير روسيا بالإستانة - طلب من صفوت باشا تأجيل الرد لعين التوصل إلى تفاهم مع شارل دي لسبس الذي كان موجوداً بالإستانة للتفاوض آنذاك (٢) .

ولكن شركة قناة السويس نظرت لمسألة إجبارها على تطبيق قواعد الخدمة حسب قرارات مؤتمر القسطنطينية على أنه خرق للمقدّم المبرم بينها وبين الحديوي فكانت الشركة تقبل رسوم المرور من السفن مع تقديم احتجاجها في نفس الوقت : *Objectionable wording* . لذلك لفت دون نظر الباب العالي لهذه الصيغة الإعتراضية ، التي تقوم بها الشركة عند تحصيل رسوم المرور ببيع السفن المارة بالقناة ، وذلك إعتباراً من ٢٩ أبريل ١٨٧٤ وهو تاريخ أغلقت شركة القناة لقرارات مؤتمر الخدمة الدولي (٣) .

وكانت الشركة تبث في الوقت نفسه كل شهر بإحتجاج رسمي إلى الباب العالي تحمله فيه مسئولية خسارة الشركة ، وخرق عقد الإمتياز ، وذلك عن طريق الحديوي إسماعيل لرفعه للباب العالي ونص هذا الإحتجاج والتحفظ :

• La Compagnie du Canal de Suez rend responsable la Porte-Ottomane de la perte resultant de l'application d'un tarif imposé par la force militaire, avec l'ordre de prendre possession du Canal de Suez, "pour" la restitution en être pour-

(1) Elliot to Derby, 21, 4. 1875 Parl P. Op. Cit. No. 192. p. 91.

(2) Ibid.

(3) Derby to Elliot, 11-11-1872, Parl P. Egypt 2 (1876) No. 42, p. 31.

suivié par tous les moyens que de droit. (١).

وكان دى لسبس يهاجم قرارات مؤتمر القسطنطينية ويطلق عليها : «مادة النهب» (The act of spoliation) ويستدل دى لسبس على ذلك ، بكتيب نشره أحد الانجليز بليفربول وصف فيه مؤتمر القسطنطينية العدوى ، بأنه «سرقة دولية» (٢).

ولقد أثار تلك الاحتجاجات الدورية ، والتي كانت تتخذ أكبر قدر من العلانية - الباب العالي - فأرسل يجبر شركة القناة بأن الحولة التي أقرها مؤتمر القسطنطينية العدوى لم تكن من جانب واحد وإنما صدقت عليها كل الدول المشتركة في المؤتمر ، وعلى هذا فإنه لا أساس لاحتجاجات الشركة المذكورة (٣).

(١) كانت الشركة تنشر كل شهر بريدتها المسروقة باسم Bulletin Décadaire احصائية بالسفن المارة بالقناة ، والحسابات الناتجة عن تطبيق قواعد القسطنطينية وهناك تلك الاحصائيات عن شهر نوفمبر ١٨٧٥ : عبرت قناة السويس ١١١ سفينة بلغ اجمالي حمولاتها ١٣٠٢٦٣٩٣ طناً والرسوم على أساس ١٠ فرنكات لكل طن سنة حقيقية :
سنت فرتك

= ٢٣٠٢٦٣٩٣

والرسوم حسب قواعد = ٢٣٠٢٦٣٩٣

القسطنطينية

= ٢٦٦٠٠٦٧٠٤ فروق الرسوم

إذن الحسارة توازي ١١٠٥٨٪ /راجع :

Bulletin Décadaire, No. 145 2-1-1876.

(2) Properly stigmatized as, "International robbery"

Fitzgerald, T. ii. p. 246.

(3) Safwat Pasha to Musurus, 21. 7. 1875 Parl. P. Egypt 2

(1876) No. 168, P. 124.

لم يجد أسلوب المواجهة والعناد وتجاهل مصالح الدول ، الذي اتبعه
دى لبس في أزمة رسوم المرور ، والذي أدى إلى هزيمته ، لذلك لجأ إلى اتباع
أسلوب جديد هو أسلوب التفاوض بدلا من المواجهة . وركز جهوده على
إنجلترا واليابان العالي .

لهذا نجد دى لبس غداة تنفيذه مقررات المؤتمر الدولي الجمولة يسارع إلى
إغراء إنجلترا بمشروع خاص بتحسين قناة السويس عن طريق تعميقها وصيانتها
من جراء ارتفاع قاع القناة نتيجة عوامل ترسيب الرمال بها . وذلك حتى تظل
قناة السويس صالحة للملاحة ومتطورة مع تطور بناء السفن . وفي هذا مصلحة
السفن البريطانية التي تمثل أكبر نسبة في السفن العابرة للقناة . وبالنسبة للباب
العالي فقط استخدم معه دى لبس أسلوب الضغط الدبلوماسي والتفاوضات
بالإستمانة بنفوذ الحكومة الفرنسية ، عن طريق تقديم مقترحات جديدة تهدف
إلى خروج الشركة من أزمتها المالية تزودها بالوسائل المادية التي تساعد على
إتمام عمليات تحسين القناة (١) .

وهذه المرحلة الجديدة من التفاوض أطلق عليها دى لبس اسم : « مرحلة
تقديم اقتراحات جديدة للتفاهم والمصالحة » *" Nouvelle Proposition de
Conciliation "* .

وإذا نظرنا إلى حالة قناة السويس بعد افتتاحها وخاصة في سنواتها الأولى
نجد أن جميع مرافقها لم تكن قد تمت بعد . فقد كانت هناك أعمال كثيرة قد تمت

(1) Voisin, Op. Cit. T. 2, p. 259.

(راجع رسالة سفير فرنسا بإنجلترا إلى الخارجية الفرنسية في ١١/٥/١٨٧٤) .

(2) Bulletin Décadaire, 2 août 1875, No. 130, p. 70

بصورة مؤقتة وسريعة حتى يكون افتتاح القناة في الموعد المحدد ، فلم تعمل كثيرا من أجزاء القناة العمق المقترح وهو ٢٦ قدماً ، و هذه الدورات ، التي كان من المفروض أن توضح الجسر الملاحى الرئيسى ، لم تكن في الحقيقة ، في أجزاء كثيرة منها سوى أوتاد خشبية : Logs . كذلك لم تستكمل علامات الإشارة على ضفتى القناة ، وكانت محطات المراقبة صغيرة وغير كافية العدد^(١) . وكان المدخل الشمالى للقناة في البحر المتوسط عرضة لعوامل ترسيب طمس النيل وكانت ضفاف القناة آخذة في الانهيار ، وضخميات القناة خطيرة على الملاحة نفسها^(٢) .

وفي الواقع كانت هذه الأشياء جميعاً في حاجة إلى صيانة وتحسين مستمر لتبقى القناة صالحة للملاحة ، وقد اتخذ دى لسبس ذلك ذريعة لتقديم مشروعه الخاص بتحسين قناة السويس^(٣) .

هذا وقد استمرت قناة السويس منذ افتتاحها وحتى عام ١٨٧٦ لم يتم بها أى تحسينات ، وذلك نتيجة للظروف المالية الصعبة التي عانتها الشركة من جهة والمشاكل السياسية التي رأيناها من جهة أخرى ، وكان أول برنامج لتحسين القناة هو برنامج عام ١٨٧٦ ، بعد مامم الوفاق بين دى لسبس والحكومة البريطانية كاشيرى . وكان البرنامج الثانى لتحسين القناة عقب الاحتلال البريطانى لقناة السويس والمعروف باسم برنامج لندن ١٨٨٢^(٤) .

(1) Hoskins, British Routes to India, pp: 453—454.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. 2 p. 251.

(3) Ibid.

(4) Funck Brentano Christian, Compagnie Universelle du Canal de Suez Paris 1947, pp. 107—108.

لأنه سعى دى لميس للقاءة سفير إنجلترا بفرنسا - لورد أليوت - في (١١/٧/١٨٧٤) وطلب منه إبلاغ وزير خارجية إنجلترا بأن شركة قناة السويس مهمة بالبحث عن زيادة في دخلها حتى تتمكن من تحسين قناة السويس بالاستعانة بمقها في رسوم رسو السفن بميناء بورسعيد ، وهو الحق الذي كفلته نصوص عقد امتياز الشركة ، ورأى أن ذلك سيكون مئار للاعتراض والرفض وأنه من المرغوب فيه وضع حد للنزاع والتوصل إلى تسوية عادة . ومن ثم عرض دى لميس على ليونز نقاط مشروعه المقترح ويتلخص في الآتي :

أولاً : السماح للشركة بزيادة رسم الفرنك ، الذي كان قد وافق عليه السلطان منذ سنوات لمساعدته في الحصول على قرض للشركة بجهان هذه الزيادة . وطلب ألا تثار صفويات من جانب إنجلترا أيام السماح للشركة بذلك (١) .

ثانياً : الاستمرار في تحصيل الرسوم الإضافية التي وافقت عليها اللجنة الدولية للمحولة ، لمدة عشر سنوات ، وألا ينظر لمسألة ازدياد حركة الملاحة بالقناة والتي تقضى بتخفيض نسبة نصف فرنك كل هام إلى أن تلاشى كلها خلال سبع سنوات . وأشار دى لميس إلى أن الخطوة المحتملة في إضافة رسم فرنك واحد (المذكور في بند أولاً) زيادة على الرسوم الإضافية ، وبعد عشر سنوات يبدأ في تخفيض الرسوم بمقدار نصف فرنك كل عام . أو أن يوقف تحصيل رسم الفرنك عند تمام سداد القرض الخاص به .

(١) هذا الرسم الإضافي (فرنك واحد) لم يتم واقى سبق الباب لما أن منحه للركة عام ١٨٧١ ولم يطبقه الفركة آنذاك - أنظر :

وأضاف دى لسبس لاسفير البريطانى أنه مهم جداً بمعرفة رأى حكومته فى هذا الموضوع من أجل التسوية النهائية لمشكلة قناة السويس بالكامل لأن هذا يتوقف على موقف حكومة إنجلترا . ولأنه فى حالة عدم اعتراضها لدى حكومة الاستانة سيكون من السهل عندئذ لدى لسبس أخذ تصديق الباب العالى والحدوى دون صعوبة . وأنه يرغب فى تسوية المشاكل بصفة ودية وبطريقة ترضى جميع الأطراف . وأضاف السفير أن هذه آرائه الشخصية . ولم تعرض بعد على حملة الاسم بشركة قناة السويس لأخذ موافقتهم عليها وأن هدفه هو التأكد من مسألة قيام إنجلترا باستخدام نفوذها لدى الباب العالى للموافقة على هذه الاقتراحات .

هذا ولم يدخل لورد ليونز فى مناقشات مع دى لسبس حول هذه النقاط . ونصح ليونز فى رسالته إلى دربي ، بالاهتمام بطبيعة تلك المقترحات التى من المحتمل أن يقدمها دى لسبس إلى الاستانة (١) .

وفى نفس الوقت أحاط لورد دربي هنرى اليوت - سفير إنجلترا بالاستانة - علماً برأى الحكومة فى الاقتراح المقدم من دى لسبس فى هذه المسألة . وأن اتعام أى شيء يجب أولاً وأخيراً أن يكون بمعرفة وموافقة الباب العالى . وأيضاً ضرورة استشارة الدول البحرية ، وأن يراعى عند التفاوض مع دى لسبس تدعيم سلطة الباب العالى ومراعاة مصلحة الشركة وملاك السفن على السواء . وأن أول نقطة يجب التأكيد عليها ، فى تحسين الملاحة بالقناة والتنبيه إلى خطورة عملية ترسيب الطمي : Silting - up عند مدخل القناة فى البحر

(1) Lyons to Derby, 11. 7. 1874, Parl. P. Egypt 2 (1876)

المتوسط. ذلك لأن مهندسي القناه لم يقدرُوا ببناء هذا الخطر ولم تكن مقترحاتهم واصلا حائهم كافية . كذلك أوصى دُربى بضرورة لفت نظر دى لسيبس لهذا الموضوع قبل تقديم النصح للباب العالى أو الاستماع إلى أى مقترحات خاصة بزيادة الوسوم . كما رأى ضرورة توضيح الاحتياجات والأعمال المطلوبة المقترحة وتكليفها . وبناء عليه تستطيع حكومة إنجلترا والباب العالى والدول البحرية الحكم على هذه المقترحات ، ومعرفة مدى ما تحتاجه من رأسمال وضرورة إرسال المقترحات التى ستُرفع إلى الباب العالى ، أيضا إلى الدول البحرية (١) .

وانتهز دى لسيبس فرصة قبول إنجلترا لفكرة بحث مشروعه فواصل نشاطه وجهوده على مراكز القوى المؤثرة في مستقبل الشركة خاصة وأن حكومة جديدة تولت زمام الحكم في إنجلترا وهى حكومة المحافظين برطمة دزرائيل (١٨٧٤ - ١٨٨٠) . وهكذا بدأ صفحة جديدة من المباحثات والتفاهم . وكان هناك هدف آخر من تحرك دى لسيبس بمقترحاته الجديدة ، وهو محاولة لإبطال مقررات مؤتمر الاستانة المحمولة ، وذلك بواسطة تحصيل الرغوم المرتفعة من السفن العابرة للقناة . وعلى هذا الأساس فكر في إرسال ابنه شارل للاستانة . وهنا تبدأ مرحلة جديدة من الصراع الدبلوماسى ، تميزت كما يصفها فينوجيرالد ، بكل الأحداث الصريحة والملتوية للسياسة الشرقية :

.. Characterized by all the ingenious and tortuous incidents of the Eastern policy" (٢)

زار دى لسيبس ليونز وأخبره باستعداده للذهاب شخصياً أو إرسال ابنه

(1) Derby to Elliot, 3.8.1874, Parl. P. Egypt 2 (1876) No.

7 p. 4.

(2) Fitzgerald, Op, Cit, T: 2, p, 251.

إلى الاستانة لمحاولة إيجاد تسوية عادلة : equitable arrangements ، فقد كان لزاماً على الشركة الحصول على وسائل لإصلاح واتمام أعمال القناة لأن رسوم المرور الحالية غير كافية ، وأنه لا يرغب بهذا العمل صراحة آخر . والملح دى ليس أنه إذا بدأ الباب العالي مرة ثانية استشارة الدول الأوروبية في هذه المسألة ، فإن ذلك سينجمل من الصعب الحصول على موافقتها بالإجماع مثلاً حدث في مؤتمر الجزيرة بالاستانة (١) .

وفي الحقيقة كان إيفاد شارل دى ليس للاستانة ثم د ماريس فورتان ، إلى لندن - كما سيتضح فيما بعد - يمثل مرحلة جديدة من مراحل الصراع الدبلوماسي . فكانت انجلترا تراقب تحركات دى ليس بحذر وأحباط كل مشاريعه . وكانت الاستانة مركزاً للنشاط الدبلوماسي للدول ، للتأثير على الباب العالي .

ورأى البعض أن شركة قناة السويس تبدو بالتأكيد مدرسة رائعة للسياسة الشرقية .

“ The Suez Company would certainly seem to be an admirable school for Eastern Policy ” (٢)

ولم ترفض الحكومة البريطانية مشروع دى ليس صراحة ، وإنما وضعت أمامه العراقيل وانحذرت نفس الأسلوب الذي اتبعته في مؤتمر الجزيرة الدولي بالاستانة .

(1) Lyons to Derby., 31.8.1874, Parl. P. Egypt. 2 (1876)

No. 13 p. 10.

(2) Fitzgerald, Op. Cit, p. 254.

أرسل فرديناند دي ليسبس ابنه شارل إيمي دي ليسبس : Ch. Aime De Lesseps (١) إلى الاستانة فوصلها في أول أبريل ١٨٧٥ وذلك بهدف عرض اقتراح دي ليسبس على الباب العالي وأخذ تصديقه عليه . وقد تلقى شارل دي ليسبس التمسح من سفير فرنسا بأن عليه أولاً أن يحصل على تفهم سفير إنجلترا بالاستانة للموضوع . وأفهم هنري اليوت شارل دي ليسبس بأن أي زيادة في رسوم المرور سيقتح ثلاثة أرباعها على السفن البريطانية (٢) . وكان شارل دي ليسبس يأمل أن تميد إنجلترا النظر في موقفها من الشركة والتأثير على الباب العالي . فيذكر شارل في رسالته إلى والده في ١٢ أبريل ١٨٧٤ : « وكنا نتمدد بالأكثر على اهتمام تركيا المسئولة أولاً وأخيراً عن تكرار المخالفات المالية تجاه شركة قناة السويس ، ليس فقط في خرق الفقرة الرئيسية في عقد الامتياز والخاصة بتعويض الشركة بمبالغ انتهاء القناة ، ولكن الباب العالي يعتبر مسئولا عن ذلك العمل غير المقبول بإرسال قوات عسكرية للاستيلاء على ممتلكاتنا بعكس ما تنص عليه مواد عقد الامتياز الممنوح للشركة . فالمادة ٢٢ من فرمان ١٨٥٦ تقضى بحماية الشركة وتعضيد الحكومة المصرية لها » (٣) .

وفي نفس الوقت مهدت الدبلوماسية الفرنسية الطريق لجمود شارل دي ليسبس بالاستانة عن طريق إجراء محادثات جديدة . فأخبر سفير فرنسا بالاستانة المصدر الأعظم ووزير الخارجية التركي وكذلك أعضاء السلك الدبلوماسي بالاستانة ،

(١) شارل إيمي دي ليسبس ويشتغل في نفس الوقت منصب نائب رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس .

(2) Lister to Farrer, 7.4.1875, Parl. P. Egypt 2 (1876)
No. 105 p. 80.

(3) Bulletin Décadaire, No. 130, 2.8.1875.

بأنه ليس في نيته الدخول في هذه المفاوضات شخصياً وأن المشكلة أصلاً ترجع إلى أن دخل قناة السويس غير مربح سواء لإتمام عمليات صيانة وتفعيل القناة أو لدفع فوائد حصة الأسهم . وأن صيانة وتحسين قناة السويس أمر يهم تجارة العالم كله وهو موضوع هام و عاجل لا ينتظر للتأخير نظراً لتطور المستمر في بناء السفن . وعلى ذلك يجب أن تتطور القناة لتتلائم مع تطور بناء السفن (١) ويذكر السفير الفرنسي في رسالته إلى وزير خارجية فرنسا : « أنه على الرغم من أن إافة الصدر الأعظم كانت تم من تفهم ومواساة لمركز شركة قناة السويس وسلطة الباب العالي والحكومة العثمانية لحل المشكلة ، إلا أنه من الواضح تماماً هدى تدخل وتأثير الدبلوماسية الأجنبية عليه .

ويذكر فيتزجيرالد أن الصدر الأعظم — بشخصيته المناقضة : The Vixier with characteristic duplicity قد شكى للسفير الفرنسي من تدخل الدولة في شؤون إدارية محنة ، وأن السفير الفرنسي استطاع أن يؤثر على تفكير الصدر الأعظم بأن يوضح له أن الحكومة التركية ارتكبت خطأين كبيرين وذلك عندما تركت مشكلة محتاجة لمجرد تفصيلات أن تتخذ طابع مشكلة دولية ، وتركت لمؤتمر دولي أن يكون محكمة تعاضدية تقرر العلاقة بين الباب العالي وشركة قناة السويس (٢) .

وفي الحقيقة يجد الباحث في هذا القول تعاملاً من الكاتب البريطاني على موقف الحكومة التركية ، والتي تلتمس لها العذر في موقفها ازاء الصفرط الدبلوماسية

(1) Voisin, T. 2. OP: Cit. pp. 268—9.

(٢) رسالة سفير فرنسا بالأستانة الى وزارة الخارجية الفرنسية في ١٨٧٥/٤/٦ .

(3) Ibid, pp. 269—270.

(3) Fitzgerald, Op. Cit, T. 2 p. 252.

الرمية التي تعرضت لها من انجلترا وفرنسا أكبر دول أوروبا آنذاك ، ومحاولة الحكومة العثمانية الاستفادة من هذا التنافس الانجليزي — الفرنسي حول قناة السويس خلال فترة الدراسة وذلك وعن طريق إثارة كل منهما ضد الآخر لكن تستفيد هي من ذلك .

وفي الوقت الذي كان السفير الفرنسي بالاستانة يواصل جموده الدبلوماسية ، كان شارل دي لسبس يحسرى عاداته مع الوزراء الأتراك والسفراء الأجانب هناك . فيذكر شارل دي لسبس في خطابه الذي أرسله لولده بتاريخ ١٢ ابريل ١٨٧٥ : « أصرت على عدم مناقشة أحد سوى الباب العالي وترغب الحكومة التركية في حل المسألة بنفسها ، ولكن في الحقيقة ليس في استطاعتها التخلص تماماً من هذه الوعود ، التي — لسوء الحظ — أعطتها أثناء اجتماع المؤتمر الدول للحمولة — وتعتبر الحكومة التركية نفسها مرغمة على الحصول على موافقة مسبقة من الحكومات الأجنبية . ولكن سوف تكنفي الحكومة بالارتباط الشفوي مع مختلف السفراء ، ثم بعد ذلك سوف تتفاوض معنا . وهذه الأشياء وإن كان ما طابع مظهرى ، إلا أنه من الأفضل عدم معارضتها . وأن الباب العالي يهتم قبل كل شيء بالرأي الذي تعطيه الحكومة الانجليزية ويقال أن السفير الانجليزي مطالب أن يسبل لإيجاد حل مناسب للشركة » (١) .

ثم زار شارل دي لسبس الهندى ليوت وأوضح له أنه قادم لمناقشة مسألة أهم ال : Question d'affaires ، وليس مسألة سياسية ، وأن التجارة البريطانية باعتبارها الأكثر اهتماماً برضاء القناة ، لذا يجب علينا عن طريق الاتفاق المشترك أن تكفل ساحة التجارة العالمية وحقوق الشركة في نفس الوقت . « كما

أوضح شارل السفير أنه يهدف بمشروعه إبعاد منشولية الحكومة البريطانية إزاء
 الضعفاوى التى سوف تثار من قبل أصحاب السفن والتجارة فى السنوات القادمة
 وذلك فى حالة تأجيل الأعمال الخاصة بتحسين القناة لأنه سوف يزيد من زمن
 العبور ، وهذا يتعارض مع مصلحة التجارة الدولية . ولكن فى حالة ازدياد
 دخل القناة سيترب عليه بالتالى إزدياد مصروفات التحسين . وفى حالة الاستمرار
 فى ارفعام الشركة على تطبيق الرسوم الحالية التى تسبب الخسارة سوف تصرف
 الشركة أمراً أفل (١) . كما ذكر شارل هنرى اليوت أن هدف زيارته هو زيادة
 المبالغ اللازمة للحفاظ على بقاء القناة صالحة الملاحة . ولم يكن من الممكن
 حمل ذلك من دخل القناة الحالية الذى يذهب جزء منه للمساهمين بربح قدره ٥٪
 والمبلغ الباقى يكاد يكتفى بقاء القناة كما هى فى حالتها الراهنة . وعندما استفسر
 هنرى اليوت عن الوسيلة التى يراها للحصول على المبالغ التى يريد ، عرض عليه
 شارل دى لسبس اقتراحه ويتلخص فى الآتى :

- ١ — زيادة معدل رسوم المرور الحالية وهذا فى رأيه سيبقى المعارضة ، أو :
- ٢ — تأجيل تفضيض الرسم الإحتياى والمقدر له نصف فريك للطن من كل سنة ؛
 والمتنظر لإجراؤه فى نهاية العام القادم . ورجع شارل دى لسبس هذا رأى
 الثانى (٢) .

وفى نفس الوقت طمأن هنرى اليوت شارل دى لسبس بأن حكومة انجلترا تميل
 لبحث مقترحاته بروح ودية ، ولكنها فى نفس الوقت لا زالت تذكر مسألة
 تصميم شركة قناة السويس على أعمال قرارات مؤتمر الخولة الدولى ، وكذلك

(1) Ibid, pp. 7—8.

(2) Elliot to Derby, 6.4.1875, Parl P. Egypt: No. 2 (1876)
 No. 115 pp. 84—85.

الباب العالي واجبار كل سفينة الخضوع لإجراءات إعادة قياسها بمعونة مندوبي الشركة بدلا من أخذ الرسوم على شهادة حمولة السفينة . عندئذ أخبره شارل بأن هذه مسألة بسيطة ويمكن بسهولة تصحيحها ومعالجتها في باريس إذا ما وجد استجابة لإقتراحه الحال لدى حكومته ، وشرح شارل وجهة نظر الشركة بالنسبة لشهادة حمولة السفينة الخاصة بقناة السويس ، فذكر أنها ليست مستنداً رسمياً (١) ورغم تأكيدات شارل دى لسبس ، فإن هنري اليوت لم يكف عن الضغط على الباب العالي الرد على مذكراته التي أرسلها بخصوص شكوى ملاك السفن من إعادة قياس سفنهم وأيضاً لارسال التعليمات الضرورية للحدوي (٢) .

هذا وعندما طلب صفوت باشا - الصدر الأعظم - للمفوضة من هنري اليوت بالنسبة لمشروع دى لسبس ، نصحه بعدم الموافقة على فرض رسوم جديدة الا بعد أخذ موافقة الحكومات الرئيسية المعنية . وأن يوضح ذلك لدى لسبس لكي يرسل مشروعه لتلك الحكومات . وعندما عرض عليه صفوت باشا فكرة حل المسألة مع الممثلين الأجانب بالاستانة . نصحه اليوت بأن هذا موضوع خطير لا يستطيع الممثلون الدبلوماسيون بالاستانة البت فيه دون الرجوع لحكوماتهم وأكد صفوت باشا له أنه لن يتخذ أى خطوة خلاف ذلك (٣) .

بعث هنري اليوت إلى دربي - وزير خارجية إنجلترا - يخبره بأن شارل دى لسبس أبدى رغبته في مناقشة مشروعه بروح ودية يحذوه الأمل في أن

(1) Elliot to Derby, 7. 4. 1875, Parl. P. Op. Cit. No. 116.
p. 87.

(2) Ibid.

(3) Elliot to Derby, 21. 4. 1875, Parl. P. Egypt 2 (1876)
No. 122. p. 89.

يلقى مساعدته للوصول إلى قرار سريع حتى يمكن إعلانه في الاجتماع القادم للجمعية العمومية للمساهمين في بداية يوليو . وأبدى هنري اليوت رأيه بأن الباب العالي لا يستطيع وحده التصديق على هذا الطلب بسبب وجود قرارات المؤتمر الدولي للحمولة والتي تنص على ضرورة الحصول على موافقة الدول مسبقاً على أى إجراء مثل هذا . وكان من رأى هنري اليوت ، أن على شارل دى لسبس — اختصاراً الوقت — الاتفاق مع الحكومة البريطانية ، بدلاً من الحضور للاستشارة . لأن إنجلترا هي الدولة الممثلة للسفن التي سيقع عليها أكبر جزء في الرسوم بالنسبة للاقتراح الجديد . ثم أضاف أن الحكومة الانجليزية ستظربعين التقدير لطلبة وتصرف بعدل من أجل مصالح الشركات للملاحية البريطانية ، وكذلك مصلحة شركة قناة السويس ، وأن الحكومة ستقرر الفوائد التي ستعود على السفن من جراء مقترحات دى لسبس . وأن أسلوب البرقيات في هذه الحالة ليس وسيلة مجدية في مثل هذه الأمور الهامة التي في حاجه إلى دراسة عميقة . وقدّر دى لسبس المبلغ المطلوب بأربعين مليون قرّةك . سيخصص ثلاثة أرباع هذا المبلغ لتحسين القناة والربع الباقي للأعمال المتعلقة بتحسين ميناء بور سعيد (١) .

وبناء على نصيحة هنري اليوت لشارل دى لسبس ، بدراسة الموضوع مع الحكومة البريطانية ، أرسل دى لسبس أمراً بالتوصية لفي مديري الشركة بإرسال

(١) أُرثقت مع رسالة هنري اليوت إلى دى لسبس وثيقة مشروع الأعمال المقترحة لتحسين قناة السويس والقناة من دى لسبس ويمكن الرجوع إليها لمعرفة تفاصيلها . وكان اجمالي المبلغ المقترح المعروف : ٤٠.٥٦٧.٣٧٥ فرنكا منها ٢٨.١٨٣.٣٧٥ فرنكا لتصديق القناة ومن التكميلات لاضفاف القناة ، ومشآت القناة نفسها أما المبلغ الباقى وتمثله ١٢.٣٧٥.٠٠٠ فرنكا فكان مخصصاً لتحسين ميناء بور سعيد ، وابتاع الوثيقة السابقة (رقم ١٦٢) ؟

مندوب عنها إلى لندن لنقل وجهات نظر الشركة إلى الحكومة البريطانية لوضع حد لروح العدواة التي مازالت سائدة . ونصح دى لمبس رجال الشركة بإيقاف الاحتجاج المقدم مع رسوم المرور . وأيضاً إيقاف عملية إعادة قياس السفن^(١) .

واضح من هذا محاولة دى لمبس ترضيه الحكومة البريطانية ودفع المفاوضات إلى طريق الاتفاق لمصلحة الشركة .

وفي نفس الوقت ساندت الحكومة الفرنسية جهود دى لمبس للمصالحة والتفاوض مع إنجلترا والباب العالي . فتجدد وزارة الخارجية الفرنسية وقد أخبرت سفيرها في لندن ، أنه نظراً لحاجة شركة قناة السويس إلى مبالغ إضافية لتحسين القناة . وبعد موافقة الباب العالي ، فإن شارل دى لمبس قد قدم مذكرة لرفضها للدول المعنية مقترحة تحصيل هذا المبلغ عن طريق فرض رسم اضافي آخر قدره فرنك واحد للطن أو تأجيل مدة تخفيض الرسوم الإضافية ، وكانت الوزارة تحبذ الاقتراح الأخير ، وأوضحت أن مجلس إدارة شركة قناة السويس مستعد لوضع السيد : د ماريوس فونتان ، : *Marius Fontaine* ، - سكرتير عام الشركة - تحت تصرف حكومة إنجلترا . وطلبت وزارة الخارجية الفرنسية من سفيرها بلندن ، أن تسهل الحكومة البريطانية لمندوب شركة القناة الاتصال بالمستولين الرسميين . باعتبار أنه له صفة شبه رسمية و *Semi - official* ،^(٢) .

(1) Elliot to Derby, 23. 4. 1875, Parl P. 'Egypt 2 (1876)
No. 132 p. 92.

(2) Decaz to Gavard, 5. 8. 1875, Parl. p: Ibid., No. 139,
p. 93.

وفي نفس الوقت أرسل دي لسبس إلى دزويل (رئيس الوزارة البريطانية آنذاك) في ٩ مايو ١٨٧٥ يخبره أنه بعدد أن اتفق مع دوق ديكاز — وزير خارجية فرنسا — قد أوفد « ماريوس فوتتان » إلى لندن لمعرفة ما إذا كانت حكومة إنجلترا موافقة على إعطاء الحرية للباب العالي للتفاوض في مسألة الاتفاق الخاص برسم المرور بالقناة . وأشار دي لسبس إلى أن هذه المقترحات قد وجدت قبولاً لدى سيد هنري اليوت بالاستانة ، وأنها قد عرضت بمعرفة الشركة على الحكومة التركية من أجل إهاء الخلاف الموجود الناتج عن التدخل بالقوة المسلحة أخرق « عقد هام » : « Contract public » كفل حقوق للمسلمين (١).

وأخذ مجلس التجارة البريطاني يناقش مقترحات دي لسبس ويفندها . فأعلن موافقته أول الأمر على الاتجاه الذي أبداه هنري اليوت بخصوص القرض الذي يطلبه دي لسبس لتحسين القناة . إلا أنه قبل البت في هذا القرض ينبغي اقتناع حكومة إنجلترا بالأعمال المقترحة للقناة وأنها تفي بالعرض ، كما رأيت ضرورة تنسيق العمل والتشاور مع الدول المعنية (٢) .

ورأى مجلس التجارة البريطاني أن دي لسبس يحاول الحصول على مزايا أخرى للشركة بعد أن وافق مؤتمر الحركة بالاستانة على الرسوم الإضافية (٣) ؛ في الوقت الذي ازدادت فيه حركة الملاحة بقيادة السويس. وفق تقارير المهور الأربعة الأولى من عام ١٨٧٥ .

(1) Bulletin Décadaire No. 130-2. 8. 1875. p. 8

(2) Mr. Trevor (بمجلس التجارة) to Lister (بالحاجية) 10.4.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 108 p. 82.

(٣) راجع الفصل الثاني — مشكلة رسوم المرور .

وعلى هذا فإن دخل القناة سيتجاوز في ذلك العام ٢١٠٠.٠٠٠ رطلنا ، وبذلك فإن رسوم المرور الإضافية مستخضع لتخفيض نسبة نصف فرنك في الأعوام القادمة . وعلى ذلك فإن الشركة تهدف إلى تأجيل عملية تخفيض الرسوم الإضافية من أجل مصلحة المساهمين . في حين أن مؤتمر الاستانة الدولي للحمولة كان أكثر من عادل في قراراته الخاصة بالرسوم الإضافية إزاء شركة قناة السويس ، وأن زيادة حركة الملاحة في القناة واضحة . ودليل آخر على ارتفاع دخل القناة وتحسن إيراداتها يبرز بوضوح إذا نظرنا إلى ارتفاع سعر السهم العادي لقناة السويس وقيمه الأصلية ٥٠٠ فرنك فأصبح ٦٣٥ فرنكا ، في الوقت الذي لا تحصل فيه السفن التجارية المابرة للقناة على أرباح . وأكد تقرير مجلس التجارة البريطاني أن الشركة التي يكسب فيها السهم ١٣٥ فرنكا تقوم بالإقراض وليس بالإقراض ، وأنها قادرة على إتمام التحسينات وصيانة قناة السويس بدون اقتراض . ويراى أنه قد نص في عقد الامتياز على أن تكون القناة ذات عرض معين ، وهذا ما لم تفعله الشركة . هذا بالإضافة إلى أن الشركة لم تحصل فقط على الحد الأقصى للرسوم التي صرح بها عقد الامتياز — وهي ١٠ فرنكات — بل منحتها المؤتمر الدولي للحمولة بالاستانة زيادة ٣٠٪ من رسوم المرور . وعلى هذا فإن مجلس التجارة البريطاني طلب من وزارة الخارجية البريطانية عدم الموافقة على أى زيادة في رسوم المرور التي تطالبها الشركة (١) .

تلك صوره عذرة للجشع من جانب طرفي النزاع : الشركة والحكومة

(1) Plummer (رئيس مجلس التجارة) to Derby, 5.6.1875, Parl. P.

Egypt 2 (1876) No. 148. p. 105.

البريطانية كل منهما يعمل لمصاحته بأمانية شديدة دون النظر لمصلحة تجارة دول العالم. وأن مصر عندما استردت حقها بتأميم قناة السويس ساهمت في رخاء العالم بتحمين هذا المرفق في سنوات بسيطة فزاد الغاطس من ٣٥ قدما (قبل التأميم) إلى ٢٨ قدما في فبراير ١٩٦٤ ، وتم توسيع قطاع القناة من ١٢٠٠ مترا مربعا إلى ١٨٠٠ مترا مربعا . وذلك رغم حاجة مصر إلى العملات الصعبة .

ولم يمكنت ماريوس فوتتان بلندن أكثر من أسبوع لأن وزارة الخارجية البريطانية رأت أنه يمكن وضع المندوب الفرنسي في اتصال مع الكولونيل ستوكس — العضو البريطاني في مؤتمر الحولة الدولي — إلا أن دى لسبس أحس بالخطر من ترك السياسة الانجليزية تعتقد أنه يرغب في التفاوض معها أو إعطائها أى اشراف على شئون الشركة نفسها بتقديم بيان بقائمة ايرادات ومصروفات شركة قناة السويس . فقد كان دى لسبس يرى أن شركة قناة السويس إنما هى شركة خاصة ، ولا يمتزج لآى دولة بالحق في رعاية شئونها الادارية . كذلك خشى من مسألة قيام إنجلترا بمناقشة ميزانية المصروفات التى قدمتها الشركة بناء على مشاورات شارل دى لسبس بالاستانة مع هنرى اليوت ، فتكون ايرادات ومصروفات الشركة تحت اشراف إنجلترا . وفي هذا تدخل في شئون ادارة الشركة ، وهذا ما يرفضه دى لسبس . لذلك سارع الى استدعاء ماريوس فوتتان من لندن في ١٦ ، ١٧ مايو ١٨٧٥ (١) . وبذلك فشلت بعثة فوتتان للندن ، وأخذ دى لسبس يهاجم السياسة الانجليزية بعنف ، ووصفها بأنها لا تمشي مع مبادئ إنجلترا العامة في الحرية واحترام الملكية

الخاصة ، وتبناها طرقة دبلوماسية ملتوية (١) . ومن العجيب حقاً أن يعتبر
دى لسبس شركة قناه السويس ملكية خاصة : « *Propriété Privée* » .
من هذا يتضح أن وزارة الخارجية البريطانية اتخذت موقفاً معارضاً
لمقترحات دى لسبس ، ووضعت له العراقيل لأحباطها . فلقد أخبر دى ليونز أن
ما تتطلبه شركة القناة في مشروعها هذا إنما يعتبر تعديلاً في أصل عقد الامتياز
المبرم بين الشركة والحديوي اسماعيل . وأن حكومة إنجلترا بمسند دراستها
الوافية لاقتراح دى لسبس ، واقتراح دوق ديكلز ، لا تستطيع أن تصح
حكومة الباب العالي بهذا المشروع . وأن حكومة إنجلترا بتصرفها هذا لا تتم
عن روح عداء الشركة ، بل هي تقدر تماماً هذا المرفق وأهميته لتجارة وسفن
بلادها وإنما تعطي أهمية إلى ذلك عن طريق مؤتمر يتكون من كل الدول المعنية
بأمر القناة وأن من رأى الحكومة عدم بحث أى اقتراح من جانب دى لسبس
إلا عندما تخضع الشركة وبإخلاص لسلطة الباب العالي :

“Until the company had loyally submitted to the authority
of the Porte”.

وذلك بتنفيذ قرارات مؤتمر الاستاذة الدولي بكل دقة (٢) .

هذا وقد أمارت عبارة : « ضرورة خضوع الشركة لسلطة الباب العالي ، بغية
أمل وزارة الخارجية الفرنسية ، ولهذا القرار الذي اتخذته الحكومة الانجليزية .
فعلق دوق ديكلز بشكك أثناء حديثه مع لورد ليونز - سفير إنجلترا بباريس -
على أن مسألة : « ضرورة خضوع الشركة وبإخلاص لسلطة الباب العالي ،

(1) Ibid.

(2) Derby to Lyons, 12.6.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 150
p. 106.

عن طريق الالتزام وبشدة بتوصيات مؤتمر الحولة الدولي ، بقوله :
 « إنه لا يعرف لماذا يجب على دى لسبس أن يقوم بما يسمى ببساطة : « إعلان
 أفلاطوني الخضوع » a platonic declaration of submission » ، فرد عليه
 لورد ليونر بأن رفض الشركة قبول شهادات السفينة الرسمية وتجاهلها عن
 طريق قياسها لحولة السفن بمعرفتها ، فإن شركة قناة السويس بعملها هذا إنما
 تناقض توصيات مؤتمر الحولة الدولي بالاستئانة أكثر من — « مقاومتها
 له أفلاطونيا » — (١) بالإضافة إلى أن الشركة ترسل للسلطان مطالبات دورية
 مصحوبة باحتجاجها على الخسائر التي تدعى أنها تعانيها . وبهذا المسلك تنكر
 الشركة سلطة الباب العالي بطريقة ملحوظة ولا أقول بطريقة مهينة (٢) .

وهكذا ظهرت هزيمة مشروع دى لسبس واضحة لوزير خارجية فرنسا ،
 فأساء ذلك ، للعلاقات الدبلوماسية الفرنسية — الانجليزية . خاصة تعلق ديسكان
 أثناء حديثه مع لورد ليونر على ما يسمى : « بالخضوع الأفلاطوني للسلطان »
 فقد كان ذلك تحريفاً سيئاً للملاحظة لورد دربي ، وغير لائق — في نظر قن
 جبراله — من رجل سياسي ، ذلك أن دربي استبعد فكرة أى شيء أفلاطوني
 لوصف طبيعة الخضوع والذي يجب أن يتخذ شكل الالتزام الشديد بتوصيات

(1) Lyons to Derby, 19. 6. 1875 Ibid No. 152. p. 112.

« The company opposed more than a "Platonic resistance to the recommendations of the commission. »

(2) « In a very marked not to say offensive manner ?
 Ibid. p 113.

المؤتمر ، وإن دوف ديكاكز كان يرى عدم أهمية أخذ موافقة الحديوي على المشروع (١) .

وقد تازمت العلاقات الفرنسية — الإنجليزية نتيجة اختلاف مواقفها تماماً من اقتراح دى لسبس ، ويبدو هذا واضحاً من اشتداد الهمجة البلوماسية للتبادل بين الطرفين . وتجد أن إنجلترا إمعاناً منها في تعقيد الموقف أمام مقترحات دى لسبس ، تخطط سفير فرنسا بلندن بضرورة أخذ موافقة الحديوي أولاً على مقترحات الشركة ، وأن هذه الموافقة تعتبر شرطاً ضرورياً ، (*Sine qua non*) للحكومة إنجلترا . ذلك لأنه خلال كافة الاتفاقيات بين شركة القناة والحديوي منذ ١٨٥٤ وحتى ١٨٧٥ يخضع حاكم مصر كل هذه العقود الخاصة بالقناة للسلطة العليا الممثلة في الباب العالي للتصديق عليها . ولأنه بدون تصديقه عليها تصبح غير شرعية . وخلال الفترة من أول يوليو ١٨٧٢ وحتى ٢٩ أبريل ١٨٧٤ ، اعترف كل من الحديوي ودى لسبس بسلطة الباب العالي ، بل واحتكاك إليه وقبله حكمه . وإن الحديوي هو الجانب المباشر للعمل يتصرف بناء على سلطة وسيادة الباب العالي . وعلق دربي على ما ذكره ديكاكز من أن المطلوب من دى لسبس إزاء السلطان هو إعلان خضوع افلاطوني : *د إنه من الصعب على حكومة إنجلترا إضافة شيء أو التعليق على هذا الكلام* . ويمكن ملاحظة أن ما تطلبه حكومة إنجلترا ليس إعلاناً بل امتثالاً غرضاً لقرارات السلطان معبراً عنه بالفعل لا بالقول . ، وأكد دربي السفير الفرنسي أن حكومة إنجلترا لا تعتقد أن هناك أي أساس لمسألة خفية أمل الحكومة الفرنسية في المفككة ، ذلك أن حكومة إنجلترا من الصعب عليها أن تدعن طويلاً للعالم دى لسبس ، الذي يواصل

(1) Fitzgerald, Op. Cit., p. 261.

هصيانة الصريح . وعلى الرغم من ذلك فقد تسالت الحكومة الفرنسية تأكيدات بأنه في حالة خضوع دى لسبس للسلطة فإن طلبه يمكن للنظر اليه بانصاف (١) . وبعد أن مرت فترة على شارل دى لسبس بالاستانة دون أن يصل إلى نتيجة، طلب من الباب العالي أن يسارع بالرد على المقترحات ، لأنه كان شديد القلق للعودة إلى باريس لحضور اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين بشركة قناة السويس . وأصبح وجوده بالاستانة عديم الجدوى بعد أن أخبره الصدر الأعظم أنه ينتظر رأى الخديوى على مشروع دى لسبس (٢) . ولجأ صفوت باشا كمادته ، السفير الانجليزى يسأله رأيه بخصوص الطريقة التى يمكن أن يرد بها على رسالة الخديوى والتي يستفسر فيها عن رأى الباب العالي فى الرسوم الإضافية للقناة للمقابلة المتفقات الإضافية بناء على طلب دى لسبس . فكان من رأى السفير البريطانى أن يؤكد الباب العالي بأن هناك أساساً حسناً ومناسباً لذلك عن طريق قيام لجنة Commission كما اقترح الخديوى ، وبناء على قرار هذه اللجنة ، فإنه يمكن رفع قرارها للحكومات المعنية لإبداء رأيها فيه (٣) .

(1) Derby to Lyons, 2.7.1875, Par. p. Egypt 2 (1876) No. 157 p. 115.

(٢) أرسل الصدر الأعظم رسالة الى الخديوى بتاريخ ٢٣ يونية ١٨٧٥ يستعبر منه عن رأيه فى مشروع دى لسبس وفى نفس الوقت أفهم الصدر الأعظم سفير فرنسا بالأخانة أن دراسة مشروع دى لسبس حرى بها أن تكون فى مصر لا الاستانة . وراجع ورسالتى سفير فرنسا بالاستانة الى وزير خارجية فرنسا فى ٢٣ يونية ، ٧ يوليو ١٨٧٥ : Voisin, Op. Cit. T. 2, p. 275.

(3) Elliot to Derby, 4.7.1875, Parl. p. Ibid. No. 159, p. 116.

عندئذ بدأت تتكشف لدى لسيبس بوادر فشل مشروعه فأرسل إلى ابنه شارل برفيه من باريس يطلب منه سحب اقتراحه الخاص بشخصين قناة السويس ويعبّره بأن الشركة ستستمر في تحصيل الرسوم بتخفيضاتها الحالية طبقاً للتعريفة المفروضة عليها . وأن الشركة تقترض على مسألة إحالة الموضوع والرجوع به إلى مصر ، بل ترغب على العكس من ذلك أن ترتب الأمور بمعرفة الباب العالي بالاستئانة (١) .

إذا كانت بعثة ماريوس فوتنان إلى لندن قد باءت بالفشل ، فإن معادلات شارل دي لسيبس بالاستئانة لم تكن هي الأخرى بأبعد سطاً من معادلات لندن . فبعد أن مكث شارل بالاستئانة أكثر من ثلاثة أشهر يتفاوض مع الأطراف المعنية أحس أن انجلترا تستدرجه لاجتياز نوع من الاشراف والسيطرة على إدارة شركة القناة عندئذ استدعى شارل لباريس وسحب المشروع (٢) . ورأى دربي أن سحب دي لسيبس لمشروعه المقدم الباب العالي يؤكد الحكومة الانجليزية رفض دي لسيبس « للشرط الضروري » *Sine qua non* الخاص بضرورة أخذ موافقة البخديوى أولاً على اقتراحه . عندئذ رأى دربي الفرصة سانحة لحث الباب العالي لكي يفرض على دي لسيبس طاعة أوامره :

« to enforce obedience to its authority »

وذلك بأن يرسل الباب العالي ردوده بعدم شرعية الاجراءات التي اتخذتها الشركة . تلك الردود التي كانت قد أرجئت إلى أن يتم بحث اقتراح دي لسيبس . وأنه قد حان الوقت لاقطاف كل الاجراءات الشاذة وغهد السليمة التي اتخذتها الشركة، حتى يحرف دي لسيبس أن الدول البحرية مصممة على ألا ترى توصيات

(1) Elliot to Derby, 4. 7. 1875, Ibid, No. 165. p. 123.

(2) Bullétin Decadaire No. 130, 28.1875, p. 9.

المؤتمر الدولي للحولة حبراً على ورق : « become a dead letter » (١) .
 وفلا أرسل الباب العالي إعلان لشركة قناة السويس ، بعد سحبها لمشروعها ، أن
 جميع احتجاجاتها الخاصة بتحميله الخسائر الناتجة عن تطبيق الرسوم الجديدة
 وفق قواعد القسطنطينية هذه الاحتجاجات ليس لها ما يبررها :
 « null and void » (٢) ، ومن السجيب بالنسبة لموقف صفوت باشا أن يخبر
 هنري البيوت أنه لم يطلع على قرارات مؤتمر الحولة بالقسطنطينية لأنه لم يحضر
 جلسات مؤتمر الحولة حيث لم يكن آنذاك في الحكم . ولذا فن الصعب عليه
 مناقشة هذه للموضعات مع شارل دي لبس ، وطلب صفوت باشا المشورة
 من البيوت الذي عبر في رسالته إلى دربي عن مدى الصعوبة عندئذ في مناقشة
 الأمر مع صفوت باشا (٣) .

وإذا انتقلنا إلى دراسة موقف الحديوي اسماعيل من مقترحات دي لبس
 نجده يتلخص في الآتي :

- ١ - عقد مؤتمر ، وليس بالضرورة أن يكون دولياً .
- ٢ - ضرورة دراسة مشروع دي لبس بعناية .
- ٣ - ضرورة خفض الشركة للشروط التي سيصدرها للمؤتمر (٤) .

(1) Derby to Elliot, 5. 8. 1875, Parl. p. Op. Cit. No 167
pp. 123-124.

(2) Safwat to Musurus, 21. 7. 1875, Ibid. No. 168; p 124

(3) Elliot to Derby., 7. 4. 1875, Parl. p. Ibid. No: 116,
p 87.

(4) Elliot to Derby; 12. 6. 1875; Parl. p. Ibid. No. 153.
p. 113; cf Parl. p. No. 159, p: 116,

وفي الحقيقة نجد أن هذه النقاط هي نفس اتجاه اهتمامنا من للمشكلة .

أما بالنسبة لموقف الدول الأوروبية من هذه المشكلة ، فنجد أن الحكومة الإيطالية قد أبدت اهتمامها بالمسائل المتعلقة بإيرادات شركة القناة وأرسلت مذكرة بذلك إلى الحكومتين الانجليزية والفرنسية . وعلق دوق ديكايز على ذلك فقال إن نظام الحسابات الذي تستخدمه شركة قناة السويس ، هو نفس النظام المستخدم في الشركات الكبرى السكك الحديدية في فرنسا ، وعلى ذلك فإن الحسابات التي تتضمنها شركة قناة السويس أمام الجمعية العمومية للساهمين تختصر على كل المعلومات (١) .

أما حكومة النمسا فقد طلبت من الحكومة الانجليزية إجبار سلطات شركة القناة لتنفيذ قرارات مؤتمر القسطنطينية (٢) . وأخير وزير خارجية النمسا بويسٲ Beust ، دعى بعدم موافقة النمسا على اقتراح دى لسبس الخاص بزيادة رسوم المرور ، كوسيلة لتحسين القناة (٣) .

كذلك يذكر « بوخانون » Buchanan سفير إنجلترا بالنمسا ، أنه تحدث مع أحد السادة بالنمسا — لم يذكر اسمه أو وظيفته — عن لهم دراية جيدة بمسألة قناة السويس وأنه خرج من هذا الحديث ببعض النتائج والملاحظات :

- (1) Lyons to Derby, 18. 6. 1875, Par P. Egypt 2 (1876)
No. 152 p 112. Cf. Derby to Lyons. 9.7. 1875, Par. p.
Ibid. No. 157. p. 115.
- (2) Buchanan to Derby, 24. 3. 1875, Par. p. Ibid. No. 100
p. 74.
- (3) Derby to Buchanan, 31. 5. 1875, P. Ibid. No. 147.
p. 104.

أنه على الرغم من ازدياد دخل القناة ، نجد أن الجرى الملاحي يقل حجمه ، هذا بالإضافة إلى صعوبة الحصول على معلومات من داخل القناة من الشركة نفسها ،
ليمكن تطبيق قرار تخفيض الرسم الإضافي .

وأنه من الخطأ أن تكون شركة قناة السويس في يد مؤسسة خاصة ، وأنه أيضاً من الصعب تحويلها إلى « ملكية دولية » : « International Ownership »
وأن الحل لذلك هو أن يكون الأخديوي ، هو المالك الوحيد للقناة والهيول البحرية ، بدلا من أن تقوم بشراء الأسهم الباقية . عليها أن تطلب من حملة الأسهم بعضان نسبة مئوية للأرباح الخاصة بأسهمهم ، وذلك بعد خصم نسبة مئوية لصيانة القناة . وأنه يمكن تسديد متأخرات الفوائد خلال عدة سنوات ، واستقر يوخانون من مصادره مما إذا كانت حكومة النمسا قد تقدمت بهذه المقترحات فرد بالنفي وأعاد بأنها مجرد أفكار (١) .

وبالنسبة لموقف روسيا من مشروع دي لسبس ، نجد « دوريا » (Doria) سفير إنجلترا بالروسيا ، يبحث برسالة لندي يوضح فيها رأى الحكومة الروسية في المشروع موضحاً فيها :

١ - ضرورة عمل دراسات واستفسارات وافية للتأكد من صحة التصريحات التي ذكرتها الشركة لبقاء القناة في حالة صالحه للملاحة ، وأنها مطابقة للحقيقة تمشياً لأي مطالب إضافية .

٢ - لا تعبد الحكومة الروسية فكرة عقد مؤتمر دولي لهذا الغرض .

(1) Buchanon to Derby, 23. 3. 1875, Parl. p. Egypt 2 (1876)

٣ - تميل الحكومة الروسية لفكرة تأجيل تخفيض الرسم الإضافي بدلاً من فرض رسوم إضافية جديدة .

٤ - بما أن الحكومة الروسية ليست في وضع تستطيع فيه معرفة ما سوف تتخذه الحكومة العثمانية بهذا الخصوص فإنها لا تستطيع إبداء رأى محدد في هذا الموضوع (١) .

وفي الوقت الذي دار فيه هذا الصراع الدبلوماسي لم تغفل حكومة إنجلترا عن القيام بدور نشط وفعال لدراسة المسألتين اللتين أثيرتا مع دى لسبس عند مناقشة اقتراحه وهما : مسألة تحسين قناة السويس وإيرادات الشركة . فقامت الحكومة البريطانية بعملية مسح اقناة السويس بعمل جتات لمدخلها لدراسة عمقها وسالتها الفنية (٢) . فكلفت الحكومة البريطانية وزارة البحرية بدراسة عمق القناة وحمل جسات عند مدخل ميناء بورسعيد ، فقامت السفينة البريطانية : Shearwater بهذا العمل (٣) . وقام نائب وزير البحرية البريطانية : Vice admiral ويدعى: درموند (Sir James Drummond) وهو قائد منطقة البحر المتوسط، بزيارة لمينائي بورسعيد والسويس (٤) فوصل لبورسعيد في ٢ مارس

(1) Doria to Derby, 22. 6 1875, Par. p Ibid. No. 155.
p. 114.

(2) Stokes to Derby, 11. 11. 1874, Par P. Egypt. 2 (1876)
No. 40 p. 30.

(3) Tenterden to admiralty, 6. 11. 1874. Par. P. Ibid No.
39. p. 30. Cf. Stokes to admiralty, 11. 11. 1874; Par. p.
Ibid. No. 41.

(4) The Secretary to admiralty, 27. 2. 1875, Par. P. Egypt.
No. 2 (1876) No. 96. p. 66.

١٨٧٥ حيث رحب الخديوى بزيارته ، وأعد له قطاراً خاصاً لنقله إلى القاهرة ، وأبدى ديموند رغبته في زيارة السويس ومنطقة الطور والبحر الأحمر . فقبلت دعوته وأكرم الخديوى وفادته . وأبدى له رغبته في الحصول على اثنين أو ثلاثة من الضباط البحريين البريطانيين للعمل في مصر . كما نوه الخديوى بأن إدارة القنارات والمرافق المصرية تحت إدارة الضباط الانجليزى ماكيلوب باشا ، Mc-Killop ، (١) وأن عمليات تحسين ميناء الاسكندرية تجري تحت إشرافه . بل إن الخديوى عهد إليه بتكوين شركة لتصدير الملح من البحر الأحمر إلى ممتلكات إنجلترا في الهند . وفي هذا دليل على مدى ثقة الخديوى بالسيد / ماكيلوب ، وأن مشروعه سيحلب دخلاً معقولاً . واستطاع ديموند دراسة حالة القناتة عموماً وأرسل تقريره إلى وزارة البحرية (٢) .

(١) تقلد ماكيلوب منصب « مدير مصلحة الموانئ والمناظر المصرية » وقد اشترك ماكيلوب باشا في حملة الصومال الجنوبي (١٨٧٥) . أنظر : عبد النصف محمود البحرية المصرية في مائة عام ١٨٦٣ — ١٩٦٣ — ص ٦٩٧ (تاريخ البحرية المصرية) وراجع أيضاً : شوقي عطا الله الجبل — سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن ١٩ ص ٢٨٠ . وراجع (مشكلة رسوم المروء) .

(٢) يذكر ديموند في تقريره أن القناتة يحمل بها مرشون من كل البلاد ويوجد ٤ مرشدين فرنسيين ، ونوه بحكم الضيافة المصرية ، وطلب في تقريره الاهتمام بمسكن القنصل البريطاني ببورسعيد لأنه لا يليق بمركزه لأنه يخل عن زملاته مظهراً . ولا يتفق مع زيادة حركة السفن البريطانية في القناتة وتزايد مصالحها بالتالي لدى القنصل وأرقف بتقريره كفاً بإرادات القناتة لسفن خلال عامي ٧٣ ، ١٨٧٤ ونوه بتوليع نسبة السفن البريطانية . وذكر أن مجمع سكيات بورسعيد ٤٠٠ نسمة منهم ٦٠٠٠ مغربي والباقي من الماطليين (انجليز) — يونان — فرنسيين — ايطاليين — نمساويين — المان ومسلمين من الفئات السنية ، وحوادث المرقاثة والتش مكررة الحدوث : وراجع :

وربما تكون رحلة نائب وزير البحرية والأبحاث السابقة التي قامت بها السفن البريطانية لدراسة منطقة شمال بورسعيد ، ما هي إلا تمهيد لعملية دراسة عسكرية ميدانية لقناة السويس تمهيداً للوقت الذي يحصل فيه التفرد البحري للقناة .

ولم تقتصر جهود إنجلترا على عملية مسح القناة ودراسة مدخلها ، بل كانت تقوم بعملية مراقبة إيرادات شركة قناة السويس ، لأن ذلك كما ذكرنا مهم بالنسبة لحماية تخفيض الرسوم الإضافية التي نصت عليها قرارات مؤتمر القسطنطينية وكان ذلك من الموضوعات الهامة التي اهتمت بها الدول البحرية عامة وحكومة إنجلترا خاصة .

وقد رفضت سلطات شركة قناة السويس تزويد قناصل الدول ببورسعيد بتفاصيل إيرادات الشركة ، لأن الشركة كانت تعطي تلك البيانات فقط للوكلاء والقناصل العموميين بمعرفة وكيل عام الشركة بالاسكندرية . وكانت الشركة تطبع نشرة يومية للسفن العابرة للقناة وتعرضها ببورصة الاسكندرية *Alexandria Bourse* وكانت تنشرها الجرائد المحلية . وقد أرسل ستانتون - قنصل بريطانيا في مصر - بتقريره الى وزارة الخارجية أنه ليس هناك داع للتقدم لوكيل شركة قناة السويس بالاسكندرية للحصول على هذه المعلومات ، وأثر الحصول عليها من أعداد جريدة الشركة التثالث شهرية « *Bulletin Décadaire* » وحصل على أعداد هذه الصحيفة بصفة منتظمة للرجوع اليها . واقترح ستانتون على دربي لفت نظر المندوب العثماني بشركة قناة السويس الى موضوع إيرادات الشركة وأشار الى أن هذا للبعوث العثماني غير موجود بمصر حتى يمكن إثارة هذه المسألة معه والحكومة

Vice-admiral, J. Drummond to admiralty, 16. 3. 1875,

Parl. P. Ibid. No. 103; pp. 76-77.

المصرية ممثلة في مجلس إدارة الشركة بباريس، أما الحكومة التركية فنهت (١).
 إلا أن وزارة الخارجية عاقت على تقرير ستانتون بأن المعلومات المأخوذة من
 جريدة الشركة غير كافية لأنها تنشر فقط حركة الشحنات *Tonnage de chargement*
 وهي معلومات غير كافية لمعرفة إجمالى الحمولات العابرة للقناة لإجراء عملية تخفيض
 الرسم الإضافى المنوء عنه باتفاقية التسطيطية ١٨٧٣. والذي يمكن معرفته فقط
 من طريق الشركة. وأن رفضها إمداد قنصل الدول بتلك النشرة سيجعل حكوماتها
 عاجزة عن مراقبة تنفيذ عملية تخفيض الرسوم الإضافية. وأن اللندوب للصري
 في شركة قناة السويس والمقيم بباريس لا يجدى رقابته طالما أنه يقيم بباريس (٢).
 وقد أثارأت الحكومة البريطانية هذا الموضوع مع حكومة النمسا فأخبرتها :
 « برفض شركة قناة السويس إمداد قنصل الدول ببورسعيد بالنشرة الشهرية
 الموضحة لحركات السفن العابرة للقناة ، وللتخذه أساساً لتحصيل رسوم المرور
 وأن هذا الموضوع يهم كل الدول المشتركة في مؤتمر الجزيرة بالآستانة ، حتى
 يمكن الاستفادة من تخفيض الرسم الإضافى. وقامت الحكومة البريطانية باخطار
 الحكومة النمساوية بذلك الأمر لفت نظر الشركة الى ذلك (٣). وهذا.
 قام ستانتون بتوجيه نظر شريف باشا (١) بضرورة الحصول على مساعدات صحيحة
 لحركة الملاحة بالقناة تحفظ بها الحكومة المصرية للتأكد من صحة المعلومات

(1) Stanton to Derby, 14.10.1874, pp. Ibid. No. 33, p. 26.

(2) Derby to Stauton. 19.11.1874, Par. p. Egypt 2 (1876) No. 46. p. 32.

(3) Derby to Beust, 20.11.1874, Par. P. Ibid. No. 47. p. 32.

الخاصة بحركة المرور بالقناة لأهميتها في تخفيض الرسوم الإضافية. ورأى ستانتون أنه من المستحسن التنبيه على قبطان كل سفينة بميناء بورسعيد والسويس بتقديم صورة من شهادة التسجيل لكل سفينة موضحاً بها صافي الحمولة التي اتخذت أساساً لتحصيل الرسوم ، الى سلطات الميناء المصرية . وهذه البيانات تكون مفيدة لعدل مراجعة دقيقة لرسوم المرور التي تنشرها شركة قناة السويس . وهذه الطريقة يمكن حل المشكلة في نظر ستانتون^(١).

ورأى لورد ديربي أن يقوم ضباط ميناء بورسعيد بأخذ معلوماتهم مباشرة من السفن أو وكلاء السفن وليس من موظفي شركة القناة . وطلب من ستانتون تقديم بيان إيرادات القناة بصفة دورية^(٢) .

وقد لا استجابات الحكومة المصرية لطلب إنجلترا ، وأرسل شريف باشا الى ستانتون يخبره بأن قباطنة ميثاى وبوردهيد والسويس ، سيحصلون على بيانات الحمولة الرسمية لكل السفن التي ترغب العبور في القناة . وأن بيانات رسوم المرور التي يحصلون عليها من ربابنة السفن أو من وكلائهم بالسويس أو بورسعيد سوف يتم نشرها بصفة دورية بمعرفة الحكومة المصرية^(٣) . ولم تكنف الحكومة البريطانية بذلك ، بل كلفت « بيرسيفال » Perceval نائب القنصل البريطاني في بورسعيد - بأن يمد حكومته بقائمة بأسماء السفن

(1) Stanton to Derby, 5. 12. 1874. Parl P. Op. cit. No. 63.

(2) Derby to Stanton, 8. 1. 75, op. cit.

(3) Sherif Pasha to Stanton, 22. 2. 1875. Parl. p. Ibid. No. 98 p. 66.

التي عبرت قناة السويس ووجد بيرسيه فالصعوبة في الحصول على تلك المعلومات (١) .
كذلك كلف « مجلس التجارة البريطاني » رباطة السفن البريطانية بتسجيل أنفسهم
بالقنصلية البريطانية ببورسعيد لأخذ بيانات حمولة سفنهم ، أما السفن الاجنبية ، وهي
خارج نطاق سلطة القنصلية البريطانية ببورسعيد فإن بيانات هذه السفن أمكن
الحصول عليها بالتراضى مع مملكتهم ووكلائهم (٢) .
ومكذا أحكمت إنجلترا الحصار على الشركة لمعرفة إيراداتها بدقة .

لقد رأينا كيف سارع دى لسبس بقطع مباحثات شارل بالاستانة وماريوس
فورتان بلندن ، خشية التدخل في إدارة شركة قناة السويس في شكل مؤتمر دولي
على غرار « لجنة مير الدانوب » وانتظرت الشركة الفرصة للحصول على مطالبها
بعد تلك الهزيمة . ولكن الظروف تغيرت عندما قامت إنجلترا بشراء أسهم مصر
في قناة السويس (١٨٧٥) . فلم يجد دى لسبس بداً من التناغم مع الحكومة
الانجليزية عندئذ .

وتم توقيع اتفاقية « ٢١ فبراير ١٨٧٦ » بين دى لسبس ممثلاً للشركة

(١) تضمنت القائمة أسماء السفن في الفترة من ٢٩ أبريل ١٨٧٤ ، وهو تاريخ
ابتداء تطبيق رسوم المرور الجديدة حتى ٣١ ديسمبر سنة ١٨٧٤ وملشور بها تفاصيل
حولات وجلبات هذه السفن (بالوثائق البريطانية parl.p. من ص ٦٨ — ٧٣) .
عبرت قناة السويس عام ١٨٧٤ (١٢٦٤ سفينة) وترتيب المنشآت حسب أهميتها :
انجلترا ٨٩٨ — فرنسا ٨٧ — النمسا ٦١ — هولندا ٥٣ — إيطاليا ٥٧ — المانيا
٣١ — اسبانيا ٢٧ — تركيا ١٦ — مصر ٨ — النرويج ٨ — روسيا ٤ . راجع :
Stanton to Derby, 25.2.1875, par. p. Egypt 2 (1876) No.
99 p. 67.

2) Cookson to Derby 24.6.1875, parl.
p. Egypt 2 (1876) No. 160, p. 117.

وستاتفون عن الحكومة البريطانية والتي أطلق عليها دى لسبس « إتفاقية السلام »
جاء فيها :

١ — يعلن دى لسبس قبوله لتواعد الحوالة المقررة في مؤتمر القسطنطينية
الاولى (١٨ ديسمبر ١٨٧٢).

٢ — تخفيض الرسوم الاضافية اعتباراً من سنة ١٨٧٧ بمعدل نصف فريك
سنوياً. والخفض الثاني من أول يناير ١٨٧٩ والخفض الثالث من ١٨٨١ والرابع
١٨٨٢ ، والخامس ١٨٨٣ والسادس ١٨٨٤ .

وبذلك يتلشى رسم الثلاثة فريكات الإضافية .

٣ — أن تقوم الشركة بمشاريع تحسين وتمييق القناة .

٤ — أن يسحب دى لسبس الاحتجاجات المقدمة للباب العالي ، والتي كانت
قد قدرت اجمالاً بخسارة القناة ٤٥٠ و ٨٠٤ د.؛ فريكتاً (١) .

هذا وقد ظلت مشكلة إعادة قياس السفن للتأكد من صحة بيانات شهادة
حوالة السفينة فترة من الوقت . ونالت مريداً من البحث والدراسة بين كل من
الكولونيل ستوكس بمثل الحكومة البريطانية وفرديناوند دى لسبس من الشركة .
وكان ستوكس يرى أن المؤتمر الاول للحوالة قد أقر اعتماد شهادات حوالة
السفينة : Papers are to be believed فرد عليه دى لسبس بقوله : « إن
للتقرير منع مراجعة هذه المستندات ، The report does not forbid
this verification » . وكان دى لسبس يهدف من مسألة إجراء مراجعة

(١) كان دى لسبس يرسل احتجاجاته للباب المال شهرياً ويرفق بالاحتجاج كدف
بقيمة الجسادة التي لحقت بالشركة نتيجة تنفيذ رسوم المرور الجديدة . راجع :
Yoisin, Op. Cit. T: ii, pp: 286, 296, 297.

شهادات حولة السفينة احتمال وجود غش بالمستندات . فأكد له ستوكس أن الأخطاء التي فكتشفها الشركة في مستندات السفينة ستسارع الحكومة البريطانية بتصحيحها وسعمل جهدها لتلافي هذه الأخطاء مستقبلا وأن ستوكس سيبدل قصارى جهده شخصياً للتوصل الى إتفاق ينهى الغش *Frauds* في المستندات (١) . ثم عاد ستوكس لدراسة هذه للمشكلة مع شارل دى ليسبس في باريس خاصة وأن عملية مراجعة شهادات حولة السفينة بإعادة قياسها يتسبب في تأخيرها ، فأكد له شارل أن هذا العمل ضرورى للتحقق من صحة بيانات شهادة الحولة . وحيث أن حجة شارل كانت قوية . عندئذ أكد له ستوكس أنه سيضع هذا الأمر أمام حكومة إنجلترا وكافة الأطراف المعنية ليجعل له حلاً بروح ودية يرضى جميع الأطراف ويذيل كافة الشكاوى من جانب شركة قناة السويس (٢) . واستمر الحال إلى أن تم الاتفاق بين الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس في ٥ فبراير ١٨٧٨ " *Accord transactionnel du 5 Février 1878* " . فعمل على حل مشكلة تطبيق قواعد الحولة وطريقة التثبيت والمراجعة التي تقوم بها الشركة لتأكد من صحة حولة السفينة . فأصدرت الحكومة البريطانية نموذجاً جديداً لإعادة الحولة يسهل على مندوبى شركة القناة مراجعة تفاصيل قياس السفينة بسرعة حتى لا تعطل عند عبورها القناة (٣) .

(١) راجع بروتوكول الاجتماع الذى عقد بين فردينساندى ليسبس وستوكس بالإسماعيلية في ٣ فبراير ١٨٧٦ لانهاء الخلافات بين الدول البحرية وشركة قناة السويس : *Parl. P. Egypt No. 9 (1876) Inclosure in No. 13 Stokes to Derby, 23.2.1876, p. 21.*

(2) *Stokes to Derby, Paris, March 7, 1876, Parl. P. Egypt, No. 9. (1876) No. 15.*

(3) *Voisin; Op. Cit. T. II, pp. 301 - 303.*

والمشكلة الثانية هي اعتبار الجنود كركاب على سفن نقل الجنود . وواقع
الحكومة البريطانية على اعتبارهم ركاباً نظراً لحالة الشركة المالية . ولم تصر
الحكومة البريطانية على إثارة هذه المشكلة على أساس أن جنود الدول الأخرى
يعاملون الجنود على أساس أنهم ركاب (١) .

وهكذا نجد أن الصراع الدبلوماسي الذي دار قبل استسلام دى لسبس كان
صورة واضحة لإزدياد النفوذ البريطاني وانحسار النفوذ الفرنسي في كل من
الاستانة والقاهرة . فقد أهدت الدول الأوروبية إنجلترا والباب العالي بالنسبة
لضرورة عدم تأخير تنفيذ شركة قناة السويس لقرارات المؤتمر الدولي للحمولة
وأصبحت فرنسا معزولة . ولذلك نجد دوق ديكاز — وزير خارجية فرنسا —
يخطري دى لسبس بالابتوقع تأييداً له في مسألة عدم تنفيذ القرارات المؤتمر الدولي .
وأكد تدخل الحكومة البريطانية أن شركة قناة السويس عرضة لنوع من الإدارة
الدولية في الموضوعات الخارجية . ومع ذلك فإن هذه الإدارة لا يترتب عليها
حرمان الشركة من الحصول على ربح معقول . وبذلك استطاعت الحكومة البريطانية
من طريق تصميمها بالتمسك بالعرف أن تقيم جبهة متحدة من الدول ضد فرنسا .
على أى حال فإن مسألة رسوم للورولم تؤمر في الجانب الأهم بالنسبة لإنجلترا
وهو ضمان نفوذها المفضوق والمباشر على إدارة كل من القناة ومصر (٢) .

وتبدو أهمية مشكلة رسوم المرور بأنها حددت الوضع الدولي لقناة السويس بشكل
واضح . وترتب على الصراع اتفاق عام بين الدول أن هذا الممر الملاحي الصناعي

(1) Fitzgerald, Op. Cit., T. 2, pp. 239 - 241.

(2) Marlowe, the making of the Suez Canal. Op. Cit., pp. 290-291,

الضيق الذي يربط بين بحرين مفتوحين قد أصبح موضوع إهتمام دولي . هذا بالإضافة الى أن استخدام القناة أصبح موضوعاً هاماً في القانون الدول منذ أن دخلت الدول المختلفة في مفاوضات مع شركة قناة السويس ، وهذا إعطاما صفة « شبه دولية » a quasi - international status ^(١) .

(1) Hoskins, British Routes to India. p: 458.

الباب الثالث

مصر تفقد أسهمها وحصتها (١٥٪)

من صافي الأرباح السنوية

في

شركة قناة السويس

(١٨٨٠ - ١٨٧٥)

الفصل الأول

موقف الحكومة الفرنسية من صفقة أسهم مصر
في شركة قناة السويس

- حالة مصر المالية .
- قصة أسهم مصر في شركة القناة .
- عروض رجال المال الفرنسيين .
- الظروف الدولية وأثرها في الصفقة .
- (أزمة للعلاقات الفرنسية الألمانية صيف عام ١٨٧٥ وموقف إنجلترا
والروسيا من الأزمة) .
- فرنسا تتخلى عن صفقة أسهم القناة .

في الوقت الذي أخذت فيه حالة الشركة المالية في التحسن ، نهد الأزمة المالية في مصر تزداد سوءاً . فلم تكد تمر سبع سنوات على افتتاح القناة حتى فقدت مصر مورداً مالياً هاماً هو أسهمها في قناة السويس التي باعها الخديوي اسماعيل لإنجلترا في نهاية عام ١٨٧٥ . وبعد ذلك بخمس سنوات باع الإبن ، توفيق باشا ، حصة مصر في الأرباح السنوية لشركة قناة السويس (١٥٪) لشركة فرنسية، وبذلك خسرت مصر كل ميزة مادية تربطها بقناة السويس . وبدأت معها مرحلة جديدة من أخطر المراحل في تاريخ مصر وتاريخ القناة .

تالت مسألة بيع الأسهم المزيد من الدراسة والتعليق من الكتاب الأجانب وأثارت العديد من المراسلات الدبلوماسية ، كما نظر إليها المؤرخون الانجليز نظرة إعجاب وفخر وتقدير . وحظيت الصفقة (ببيع الأسهم) بأوصاف عديدة : فجنده مؤرخ مثل « هالبرج » ، — وهو يهودي — (١) وقد نظر بإعجاب لمزراييل لنجاحه العظيم في إحراز هذه الصفقة . فاعتبرها من جانب دزراييل بمثابة « ضربة معلم » ، فقد أورد فصلاً في رسالته عن الصفقة بعنوان : « Disraeli's Master Stroke » (٢) : وكانت آخر يسميها : « نصيب الأسد » « Lion's Share » (٣) وثالث يطلق عليها : « الفوز الإنجليزي لمصر » : « L'invasion anglaise en Egypt » (٤) .

(١) « كتابه » قناة السويس » رسالة دكتوراه في تاريخ القناة وأهميتها الدبلوماسية حتى عام ١٩٣١ سنة طبع الكتاب — حصل على الدكتوراه من الولايات المتحدة .

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 230.

(3) Duff, 100 years of the Suez Canal. London 1969 p. 114.

(٤) أورد هذا الوصف شارل ليهاج وكان يشغل منصب مراقب المالية ورئيس —

وجرى بنا دراسته المرفوعة التي أدت لقيام إسماعيل ببيع أسهم مصر في شركة قناة السويس . وهذا بالتالي يدفعنا إلى الإشارة لحالة مصر المالية إبان تلك الفترة . وفي الحقيقة نجد أن الأزمات التي حانت منها مصر إبان حكم خلفاء محمد علي ترجع إلى ولعهم بمظاهرة الفرنجة الغربية ، في الوقت الذي كان الشعب المصري يعاني الجوع والفقر الشديدين (١) .

بدأ عهد القروض من حكم سعيد باشا ، سواء القروض الأجنبية أم الداخلية . وقد صاحبت قناة السويس هذه القروض منذ بدايتها ، فكانت تدير الارتباكات المالية التي اتخذها الاستعمار الأوربي مصوغا للتدخل المالي فالسياسي ثم العسكري (٢) ، وقد بلغت ديون سعيد باشا - بعد موته - ما يريد هل أحد عشر مليوناً من الجنيهات (٣) .

ولما تولى إسماعيل الحكم عام ١٨٦٣ أراد أن يجعل مصر قطعة من أوروبا ، بل ويرد البعض القول بأنه كان يريد أن يجعل من نفسه نابليوناً ثانياً في الشرق (٤)

« كلية العلوم السياسية بباريس ، وكتابه عن شراء أسهم القناة من المراجع الهامة هذا الموضوع راجع :

Leesage, Charles, L'invasion anglaise en Egypte. L'achat des actions de Suez Paris 1906.

(1) Marlowe, J., The making of Suez Canal Op. Cit. p. 283.

(٢) عبد العزيز الشناوي ، التيارات السياسية وقناة السويس - ص ١ من ٢٧١ :

Marlowe, Op. Cit., p. 280.

(٣) بلغت الديون ١١٠١٦٠٠٠ جنيه ، راجع إلياس الأبلبي ، ص ٢٠٤ :

والرأسي من مصر إسماعيل - ص ١٠٧ .

(٤) روتنسون ، تيودور - تاريخ الساسة المصرية (١٨٧٥ - ١٩٠٤) ترجمة

عبد الحميد الهادي وعبد بدوان - لجنة التاليف والترجمة والشرح ١٩٣٦ - ص ٤ - ٥ .

وبلغ إصراف الخديوي مداه ؛ ففي مجال نشاطه الاقتصادي كان يهدف إلى تهيئة مصر بزيادة قوته واستغلال ثروة البلاد استغلالاً حصرياً ، ولم يضع في اعتباره جمل الفلاحين بالحيازات الاقتصادية الحديثة . وحاول إجتذاب رؤوس الأموال الأجنبية بفوائد باهظة ، بالإضافة إلى قيامه بأكثر من مشروع في وقت واحد (١) ، متجهاً من جديد إلى نظام الاحتكار مقبلاً الدولة في مخاطر الاستثمار الاقتصادي دون أن يشرف على هذه المشاريع عتصون يتمتعون بالخبرة والأمانة . وكان اسماعيل عباً للهو والترف ولا يحسن اختيار معاويه مما أدى به إلى أن يقع في أساليب المناقنين والمتسلقين الذين ملئوا أذنيه بما سيعود عليه أرباح فسهل عليهم سلبه . وتحولت مشاريعه إلى وسيلة لإبتزاز الخزانة العامة التي دبت فيها الفوضى فأجأ إلى الاستدانة بالشروط التي فرضها عليه المرابيون ورجال المصارف ورجال الأعمال (٢) .

وخطورة تلك القروض الأجنبية أنها كانت المدخل للاستثمار وتسلط النفوذ الأجنبي . فالبنوكيون تمتعوا بطبيعة الحال بمساندة حكوماتهم بل نجد القناصل يمارسون ضغوطهم الدبلوماسية على الحكومة المصرية للحصول على ضمانات تعوض بها المقرضين عن خرق حقيقي أو غير حقيقي لشروط القروض التي سبق لهم أن أقرضوها . وكان القناصل يتناسون منافعاتهم عندما يكون الأمر متعلقاً بإبتذال المصريين وتبهم عن طريق التهديد ، ويعلق قنصل فرنسا العام على ذلك بقوله :

« عندما يتعاون الفرنسي والبريطاني سوياً فإنها يستلزمان دائماً إخضاع

(١) الرامس - مصر اسماعيل ٢٣ ص ٤ - ٢٧ .

(٢) أحمد هاشم الرحوم مصطفى ، مصر والساسة المصرية ص ٢٢ - ٢٤ .

الحكومة المصرية، (١) .

وقد أدت مضاربات اسماعيل التجارية والمالية ومغامراته الإفريقية ، ومفادحاته الباهظة للتكاليف مع الاستانة من أجل الحصول على الاستقلال ، إلى سقوطه شيئاً فشيئاً في الديون وفي غالب الممولين الأوروبيين ، ثم سقط في النهاية في غناب الحكومات الأوروبية الأمر الذي جعل في عملية التطفل الاستعماري الأوروبي في مصر والتي بدأت مع غزو نابليون بونابرت. وانتهت بالاحتلال البريطاني .

وما هو اسماعيل يعقد العديد من القروض ، ففي عام ١٨٦٤ عقد قرضاً بمبلغ خمسة ملايين جنيه استرليني ، ثم تلاه بقرض آخر عقده بسبب نزول أسعار القطن نزولاً شديداً بعد الحرب الأهلية الأمريكية بمبلغ ٣٥ مليون فرنك . كذلك دفع عشرة ملايين فرنك للحركة قناة السويس لاسترداد تفتيش الرادى . هذا بالإضافة إلى ما أنفقه في تجهيز حملة كريت بالإضافة إلى توصيته اقصوره وحدائقه (٢) . وفي ١٧ أكتوبر ١٨٦٥ عقد نوبار باشا القرض الأول مع بنك د أوبنهايم ليفيه ، بمبلغ ٣٠٠ ٣٧٧ ٢٠٠ جنيهاً إنجليزياً بفائدة ٧/٠ . وعزل اسماعيل نوبار وهين راقب باشا المالية . وكان هذا أيضاً ممن ليست له دراية بالمالية ، فازدادت الحالة المالية سوءاً ، فعزل اسماعيل وهين بدلاً منه اسماعيل صدوق باشا ، المعروف باسم : اسماعيل المفتش ، وزيراً للمالية (٣) .

(1) Marlowe, Op. Cit. pp. 281-282, Cf. Sahry, M., Op. Cit. pp. 95 - 96.

(٢) الياس الايوبي - عصر اسماعيل - ص ٢٠٥ ، ٢٠٦ .

(٣) اسماعيل المفتش من فلاحى الوجه القبلى وآخر الخديوى اسماعيل بالرضاعة - راجع المرجع السابق ص ٢٥٦ ، ٢٥٧ ، ٢٦١ ، ٢٦٢ .

وقدم بنك ، أو بنبايم ، قرضا آخر مقداره ٨ مليون جنيه إنجليزي بفائدة قدرها ١٣ ١/٢٪ وذلك في عام ١٨٦٨ . كما استغل اسماعيل باشا فرصة إحتفالات افتتاح قناة السويس لعقد العديد من القروض (١) .

وهكذا بلغ إسراف اسماعيل مداه فكانت ديونه في أول الأمر شخصية الصفة لأن سلطانه كانت عقيدة بشروط تولية مصر ، فلم تكن له قوة تجيز له أن يقرض دخل الحكومة بأية صورة ، فبلغ إجمالي ديونه عام ١٨٦٨ - ٢٥٥٥ مليون جنيه تراوحت فائدتها الإسمية بين ٧٪ و ١٢٪ ، أما فائدتها الحقيقية فتراوحت بين ١٢٪ و ٢٦٪ ، لذلك حظرت عليه الحكومة الثانية عقد قروض جديدة (٢) .

واستمسك السلطان بالقرمان الذي أصدره لاسماعيل في ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ بضرورة إشراف الباب العالي على شئون مصر المالية ، وعندما عقد اسماعيل قرضا في عام ١٨٧٠ قيمته سبعة ملايين جنيه بضمان الأراضي الأميرية وبفائدة تزيد على ١٣٪ ، عندئذ كتب الباب العالي للحكومة الإنجليزية من حيث هي الدولة المحتلة لمعظم الدائنين « يحتاج مقدماً على كل اتفاق مالي بمس دخل مصر بالذات ولا يكون قد أقره صاحب الجلالة الشاهانية السلطان » (٣) . وقد بذل حالي باشا جهده لمنع القروض التي يقترحها الخديوي لأنها سترهن في النهاية دخل مصر وتؤدي إلى السيطرة الأجنبية على إحدى دويلات الامبراطورية العثمانية ، وانتقال السلطة والتفوذ من أيدي وزارة الباب العالي إلى صالونات

- (١) المرجع السابق ص ٢٦٨ ، ٢٦٩ ، ٢٧٣ .
- (٢) دولنتين ، تيودور - تاويخ المسألة المصرية ص ٥٠ .
- (٣) نفس المصدر .

بيوتات المال الأوروبية المنخمة (١) .

إلا أن نفوذ رجال المال كان راجعاً لدى الحكومة البريطانية فتجاهلت نداء السلطان . وتمكن إسماعيل بالرشوة الضخمة التي نفع بها الصدر الأعظم أولاً والسلطان ثانياً، أن يحصل على إذن بمقد قروض جديدة ، فصدر في ٢٥ سبتمبر ١٨٧٢ فرمان أجاز السلطان للتخديوي عقد القروض باسم الحكومة المصرية ودون الحصول من الباب العالي على ترخيص بذلك ، وتأكد ذلك الفرمان الشامل بتاريخ ٩ يونية ١٨٧٢ وبهذا الفرمان تمول دفعة واحدة ما كان قبل ديناً شخصياً على التخديوي إلى دين على الحكومة (٢) .

وبعد أن حصل إسماعيل على حرية الاقتراض ، وكان وقتئذ (صيف ١٨٧٥) ينوي إرسال حملة الحبشة، فحصل من بنك «أوينهايم» الانجليزي على قرض قدره ٣٢ مليون جنيه عرف باسم «الارض المشتوم» بفائدة سنوية ٨٪ ولم يدخل خزائن إسماعيل من هذا القرض سوى ١١٧٥٠٠٠٠ جنيه . وبقى البعض على هذا القرض بقوله : «لم يرو في تاريخ القروض الحكومية صفقة رابحة كهذه بل ولا في تاريخ الزها والمرابين ، ولم يذكر في تاريخ العالم كله أن شعباً وحكومة سرقاً صفقة وقعة كهذه السرقة» (٣) .

(1) Marlowe, the making of Suez Canal, pp. 283, 286.

(2) Cromer, Modern Egypt, Op. Cit. T. i. p. 11; Cf. Kinross, Op. Cit. p. 263.

وراجع أيضاً : محمد نؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١١٨ - ١٢٠ .

(3) Mac Coan, Egypt Under Ismail London. 1899, p. 156.

وراجع أيضاً : الياس الأيوبي - عمر إسماعيل ص ٢٠٨ ، ٢٠٠ ، ٢٠٤ ،

وراجع تقاصيل هذا القرض، بتقرير لجنة كيف لعام ١٨٧٦ .

وفي الحقيقة نهدأن الارتباك المالى يرجع أيضا إلى جانب إسماعيل إلى ارتفاع سعر الفائدة للقروض حتى بلغت ما بين ١٣٪ إلى ٢٦٫٩٪ في بعض الأحيان . فقد بلغت ديون مصر الثابتة في عام ١٨٧٥ حوالي ٦٨ مليون جنيه لم يدخل خزانتها منه سوى ٤٤ مليون جنيه والفرق حصل عليه الدائنون على هيئة سمسة وخلافه . أما ديون مصر السائرة فبلغت ٢٥ مليوناً من المنهيات الإنجليزية بخلاف القروض الداخلية وبلغ القسط السنوى للقروض حوالي خمسة ملايين جنيه اسرليني^(١) . ومذا المبلغ كان أكثر من دخل الحكومة المصرية^(٢) .

وقد حاول المؤرخون الألمان أن يمحطوا القمام عن حقيقة المعليات المالية التي وقعت في عهد اسماعيل فأجمعوا على إدانة الممولين الأجانب والمغامرين الأوربيين الذين أحاطوا باسماعيل ووضعوا أنفسهم في خدمته والذين تمكنوا من تضليله ، رغم معرفته بشئون المالية العامة^(٣) . ويذكر أحد المؤرخين الألمان د كوفمان ، : Kaufman : « لقد بلغ من جشع رجال الأعمال والممولين الأوربيين أنهم لما رأوا حاجة اسماعيل إلى عقد القروض لإنعام مشاريعه ، كانوا يستغلون ضعفه المالى بشكل مستبضع ، فكانوا يفرضون عليه شروطا مالية لو جرى فرد منهم على استعمالها في أوروبا لكان جزاؤه السجن من

(١) دوتشين - ص ٢٠ ، محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ١٤٣ - ١٤٤ ،

وانظر :

Marlowe; Op. Cit. p. 283.

(2) Cromer, Op. Cit. T. 1, p. 11. Cf. Kinross Op. Cit. p. 263.

(٣) السيد رجب حراز ، الأزمة المالية في عهد الخديوى اسماعيل - مجلة كلية آداب

القاهرة . المجلد ٢٧ الجزء ان ١ ، ٢ مايو وديسمبر ١٩٦٥ - القاهرة ١٩٦٦ ص ٢ .

قضاة المحاكم فيها، (١).

جانب آخر من أسباب ديون اسماعيل، ظروف علاقاته مع الباب العالي، وما تحملته مصر بسبب إنقضاء قناة السويس والتي قدرها «كرومر» بستة عشر مليوناً من الجنيهات (٢). هذا بالإضافة إلى رغبة اسماعيل في توسيع أملاك مصر في أفريقيا، وإرضاء سياسة أوروبا بالرشوة والهدايا. واسماعيل مقامر بطبعه لا يعرف أين يقف بل يتجاذى في تحبسه إلى أواخر حكمه أملاً في تدوير خسائره ومنها دين المقابلة الذي قام به (١٨٧١) حين أغلقت في وجهه أسواق باريس المالية بعد حرب السبعين (٣).

وقد لورد كرومر ديون اسماعيل بمبلغ ٩٨ مليون جنيه إنجليزي، منها ١٦ مليون جنيه صرفت فقط على قناة السويس والباقي تم تبديده (٤). يلينا قدر البعض القروض التي حصل عليها الخديوي اسماعيل خلال حكمه نحو ثلاثة مليارات من الفرنكات أي ما يساوي ١٢٠ مليون جنيه تقريباً وأن نصف هذا المبلغ على الأقل بقي في أيدي المالكين وأصحاب البنوك والمضاربين من مختلف الأجناس من كانوا يحيطون بالخديوي اسماعيل على الدوام وهذا الخراب بعينه (٥). أما سماركو فقد أورد جدولاً بالقروض التي حصل عليها اسماعيل حتى عام ١٨٧٣

(١) السيد وجب حراز - المرجع السابق ص ٧.

(2) Cromer, Op. Cit. p. 11.

(٣) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمساءة المصرية ص ٢٤ - ٢٥. وراجع أيضاً السيد وجب حراز - الأزمة المالية في عهد اسماعيل ص ٣٧ - ٣٨.

(4) Cromer Op. Cit. p. 11.

(٥) وليم الزاوي - عصر اسماعيل ج ٢ ص ٢١ - ٢٢.

قبائل أكثر من ٦٨ مليون جنيه، تسلبت الخزانة منها ٤ مليون جنيه فقط (١).
 بينما قدر ملتر، ديون اسماعيل خلال ١٢ عاما بما يزيد عن ٨٩ مليون جنيه
 حتى نهاية عام ١٨٧٦، وهو رقم — في نظره — هائل إذا ما تذكر أن عدد
 سكان مصر كان يزيد عن ٦ مليون نسمة ويعتمد إقتصادها على الزراعة بشكل
 أساسي. وزادت الضرائب على الأرض حتى بلغت أكثر من ٥٠٪ / ولم نجد في
 التاريخ المالي لأي دولة مثل هذا الظلم وذلك الاسراف (٢).

أما عن الظلم الذي حاق بالشعب المصري عند جباية الضرائب فقد وصفه أحد
 الكتاب بقوله: « لا أستطيع أن أصف لك مدى البؤس الذي حاق بالناس ».
 ففي كل يوم ضريبة جديدة، والآن كل حيوان وجمال وبقرة وشاة وحمار
 وحصان يجب أن يدفع عنها. ولم يكن في مقدور الفلاحين أكل الخبز، فهم
 يعيشون على وجبات هزيلة: « a barely meal »، مزوجة بالماء وبعض
 الخضراوات. ولقد جمعت الضرائب الحياة صعبة. وإمتلات السجون بالناس
 الذين هجروا عن دفع الضرائب. وهجر الفلاحون قراهم بأعداد كبيرة فراراً
 إلى الصحراء (٣).

هذا ولم يدافع عن إسراف اسماعيل سوى « كراييتيه بيير » واستند
 في دفاعه إلى تقرير لجنة كيف بأن الأموال قد صرفت على الإدارة

(١) نزل ساماركو هذا التقرير عن دار المحفوظات بالدار — القسم العربي دوسيه
 ٣٨/٥ (المالية) راجع جدول هذه الدروس في كتاب :

Sammarco, Op. Cit. T. 3. p.341.

(2) Milner, Alfred, England in Egypt. London: 1892. p. 216.

هذا ويذكر دافيد لاندوز أن ديون اسماعيل بلغت ٩١ مليون جنيه عام ١٨٧٦.
 انظر دافيد لاندوز: بنوك وإعاقات ص ١١٠.

(3) Mariowe, Op. Cit. p. 283,

الحكومية وما جهم كرايينيه كتابات ملفز وكرومر (١). كما دافع سماركو عن إصراف إسماعيل وحاول أن يقيم الدليل على أنه لم يكن سبب الارتباك الذي حل بمالية الدولة في عهده (٢). بينما يذكر صبحي وحيدة : « بينما كان محمد علي لا يريد من ألقاب الشرف غدر اسمه ولا يصبو إلى منافسة السلطان إلا في سلطته ، كان أبناؤه يريدون أن يكونوا ملوكاً ويتمسكون بظواهر الملك .. » (٣).

وعلى أي حال فإنه يمكن تلخيص أسباب الأزمة المالية في عهد إسماعيل إلى الأموال العائلية التي أنفقت لملافاة السكوارث العليمية (السكوليرا ١٨٦٥ — نزول أسرار القطن) وما أنفقت مصر على مشروع قناة السويس ، وارتفاع سعر الفائدة على القروض وجمع الهدائن والممولين ورجال المال . وجب لإسماعيل للظهور والتمتع بميزات الحياة وسياسته التوسعية في إفريقيا لحدود الدولة المصرية ورغبته في توسيع الإستقلال الداخلي لمصر برشوة السلاطين وحاشيته بالأموال والهدايا (٤).

وأخذت برادر الأزمة المالية تتفاقم عندما وردت برقية من الاستانة في مساء

(١) كان كرايينيه بيير يشغل منصب مستشار في المحكمة الاستئنافية المختلطة بالاسكندرية وذلك قبل إلغاء الحاكم المختلطة ، وهو امركي الجنسية راجع كتابه إسماعيل المغمري عليه — ترجمة نؤاد صروف القاهرة — دار النشر الحديث ١٩٣٣ ص ٥١ ، ٥٢ ، ٥٣ وراجع ايضا : السيد وجب حراز — الأزمة المالية في عهد إسماعيل ص ٣ .

(2) Sammarco, Op. Cit. p. 341.

(٣) صبحي وحيدة — في أصول المسألة المصرية — القاهرة ١٩٥٠ ص ١٦٦

(٤) راجع كل من : السيد وجب حراز — الأزمة المالية في عهد إسماعيل ص ١

— ٥٠ — و

يوم ٧ أكتوبر ١٨٧٥ إلى بورصة الاسكندرية نفيد بأن الباب العالي سيدفع إبتداء من أول يناير ١٨٧٦ نصف فرائد ديونه نقداً والنصف الثانى سندات على الخزانة بفائدة قدرها ٥ ٪ ، وهذا معناه إفلاس الحكومة التركية ، فأدى ذلك إلى إنبيار الأسعار إنبهاراً مرعباً ومرعباً . ولما كان وضع مصر العام مرتبطاً بتركيا ، فقد كان رد الفعل قوياً لدى دائنى مصر ، فأنزعجوا وخشوا أن يقتدى إسماعيل بالسلطان ويعمل إفلاسه ، فأدى ذلك إلى هبوط فى أسعار الأوراق المصرية وتوقفت الأعمال وبات الجميع يتوقعون فى التصفية المقبلة الخراب التام . ولكن الجرائد الانجليزية حاولت تبديد المخاوف بنشر المقالات لطمأنة الرأى العام ، مؤكدة أن النظام الإدارى والمالى المصرى يختلف كلية عن النظام التركى بالإضافة إلى المشاريع المصرية المفيدة وأثبتت على الخديوى (١) .

واضح من هذا محاولة الصحف طمأنة الرأى العام حتى لا تضار مصالح أصحاب الدينون الإنجليز فيصليهم الضرر من جراء نزول أسعار الأسهم والسندات فى مصر .

وعندما إستعجلت الأزمة المالية ، طلب الخديوى من ستانتون - قنصل بريطانيا فى مصر - فى ٣٠ أكتوبر ، لإضاد موظفين إنجليز أكفاء ذوى خبرة بالنظم المالية لمعاونة ناظر المالية المصرى فى سد الخلل الذى يترتب به فى هذه النظارة ، وانقضت ثلاثة أسابيع ولم ترد الحكومة البريطانية على هذا الطلب إلا بعد مرور يومين على شرائها لأسهم مصر فى قناة السويس (٢) .

(1) Lessage, Op. Cit., p. 19; Cf., Wilson, Op. Cit. p. 48.

وانظر الياس الأيوبي — ٢٠ ص ٣١٨، ٣١٩ ، وانظر أيضا احمد عبد الرحيم ،

مصر وتركيا ص ٢٥ .

(2) Blanchard. J, Egypt under Ismail, London 1879, p. 133. =

أضاف إلى ذلك أن خريف عام ١٨٧٥ جاء بإضطرابات سياسية في الإمبراطورية النمائية، فبالإضافة إلى إعلان تركيا إفلاسها، تحدثت الإضطرابات على الحدود بين تركيا والنمسا وتدخل ثورة البوسنة والمهرسك (١)، كل ذلك جعل دزرائيلي يصرخ بأن الأزمة المالية التركية قد تهمز الوبال (٢)، وقد عبر دزرائيلي عن مخاوفه في هذه المسألة في خطاب بعث به إلى «لادى برادفورد» في ٣ نوفمبر يقول فيه: «إن المسألة الشرقية التي خيمت على أوروبا لمدى قرن والتي أطاحت بحرب القرن ونصف قرن آخر بدأت تظهر الآن ويبدو أن نصيرى مواجهتها وتسويتها» (٣). كذلك تتضح آثار تلك الأزمة في الخطاب الذي بعث به «جافارد» القائم بالأعمال الفرنسي في لندن إلى دوق ديكاز - وزير الخارجية - يذكر فيه أن إعلان إفلاس تركيا وإضطرابات الجبل الأسود ستؤدي إلى إثارة المسألة الشرقية من جديد، واحتمال تحول الخطر الروسي من الامتداد شرقا إلى الامتداد في اتجاه الجنوب، وهذا سيكون بمثابة تهديد لخط المواصلات الإنجليزية مع آسيا، وسيؤدي بالتالى إلى إثارة العداء من جديد (٤).

وانظر أيضا كل من: «ووتشتين» تدور المسألة المصرية ص ٦، «أحمد عبدالرحيم مصطفى» مصر والمسألة المصرية ص ٢٨.

(١) بدأت ثورة البوسنة والمهرسك في أغسطس ١٨٧٥ وكانت أحداثها تهم روسيا والنمسا والمجر وبريطانيا.

(٢) الياس الأيوبي - عصر اسماعيل - ص ٢٢١.

(3) Disraeli à Lady Bradford, 3. 11. 1875; *Lettres intimes*, by Disraeli p. 145. Cf., Seaton - Watson, Disraeli, Gladston and the Eastern Question, London 1935, p. 26.

(4) Gavard à Duc Decaz, 10, 11, 1875, D. D. F, 1ère Série T, 2. No. 12.

وهكذا أدت الاضطرابات السياسية والمالية في المنطقة إلى استحكام الأزمة المالية للخديوى ، وبات الموقف في متشهى الحرج عندما تناقشت الإلسن أن أحد أصدقاء إسماعيل المفتش قد اعترف لازائره بأن الخزينة لم يعد فيها من النقود إلا ما يكتفى لسد احتياجات البلاد لبضعة أيام فقط وأما بعد . . . فيفعل الله ما يشاء (١). وإقترح البعض أن يفعل الخديوى مثلاً فعل السلطان — أى يعلن إفلاسه — فأخذ الخديوى يوازن مزايها وهيوب القيام بمثل هذا العمل (٢).

وكان إسماعيل قد أصدر أوامره لوزير ماليته أن يبدل ما يمكن لضمان سداد استحقاق ديون أول ديسمبر ١٨٧٥ . والدفع المطلوب على الدين السائر لمدة أربع سنوات بقدر المستطاع فاتجه نظر إسماعيل صديق إلى الأسهم الخاصة بقتاة السويس . فقام الوزير بمعاونة (البنك الانجليزى — المصرى) وتمت رعاية البنك المقارى الفرنسى بالتفاوض سرأ في أمر اصدار سندات مالية قيمتها ١٦ مليون جنيه لمدة أربع سنوات بفائدة قدرها ١٥ ٪ . وتكون أسهم قناة السويس ضمانة لسدادها ، على أن تحول تلك السندات فيما بعد إلى قروض بعد سداد قرض ١٨٠٤ (٣) . ويذكر د شارل ليساج ، أن فرنسياً — لم يذكر اسمه — قد عرض على إسماعيل حلاً كريماً للخروج من الورطة المالية ، وهو أن يقوم ببيع ١٧٧٠٦٤٢ سهماً الخاصة بقتاة السويس . وعندما فكر إسماعيل في قيمة هذه الأسهم ، وجد أنها عديمة النفع بالمقارنة خصوصاً بعد تنازله عن أرباحها للشركة لمدة ربع قرن ، كما لم تضمن له تلك الأسهم النفوذ في إدارة الشركة ، لأن حرمان هذه الأسهم من كوابنها قد تسبب في حرمانه حق المشاركة في

(١) إلياس الأيوبي — عصر إسماعيل — ص ٢٠١ .

(2) Lessage, Ch., Op. Cit. p. 22.

(٣) إلياس الأيوبي — ص ٢٢٣ .

التصويت في الجمعية العمومية لحلة أسهم القناة (١) .

وحسرى بنا أن تعرفت على قصة أسهم مصر في قناة السويس . كيف حصلت عليها وكيف فقدتها . فقد فرضت عليها غراماً وفقدتها عبثاً .
طرح دى لسبس أسهم الشركة للاكتتاب العام في الفترة من ٥ نوفمبر ١٨٥٨ — ٢٠ نوفمبر ١٨٥٨ (٢) وقد إتجه دى لسبس بأدى الأمر إلى مؤسسة مالية يهودية هي « بيت روتشيلد » كي يباشر عمليات الاكتتاب ، فطلب محولة ١٠٪ . ولكن دى لسبس رفض وهول على تعيين مندوبين ومراسلين للشركة في أممات المدن يتولون هذه العملية . وكان دى لسبس يخشى أن تفشل حركة الاكتتاب إذا كان يتوقع عدم إقبال الجمهور في إنجلترا على شراء أسهم الشركة . فقام بدعاية جبارة للمشروع وللشركة (٣) . وكان إقبال الجمهور الفرنسي على شراء أسهم قناة السويس كبيراً فبلغ عدد الأسهم التي اكتتب بها الفرنسيون ٢٠٧١١١ سهماً أى أكثر من نصف مجموع أسهم الشركة (٤٢٪) . وبلغ عدد المكتتبين الفرنسيين ٢١٧٢٢٦ فرداً (٤) . وقد قرر دى لسبس أن سعيد باشا طلب أن يوقف عمليات اكتتاب الفرنسيين في أسهم الشركة عند هذا الرقم ٢٠٧١١١ سها حتى لا يتجاوز اكتتاب الفرنسيين نصف المجموع الكلى لعدد أسهم الشركة كي تحتفظ الشركة بطايعها

(١) Lessage, Op. Cit. pp. 22 - 23; Cf. Sabry M. Op. Cit. p. 166.

(٢) عبد العزيز الحناوى — التيارات السياسية التي أحاطت بإنشاء قناة السويس
١ ص ٢٣٠ — ٢٤٨ . وراجع أيضاً :

Lessage, Op. Cit. pp. 23 - 32.

(٣) عبد العزيز الحناوى — التباؤات السياسية — ١ ص ٢٣٧ .

(٤) لمزيد من التفاصيل عن عملية الاكتتاب في أسهم قناة السويس وثباتات الأسهم

الفرلى المكتبة في المرفوع راجع كتاب :

العالمى قدر الاستعانة (١).

وفي مصر أذاعت الحكومة المصرية مندوراً على موظفيها حضنتهم فيه على الإكتتاب في أسهم قناة السويس ولم يستجب لهذا المندور سوى عدد قليل من ضباط الجيش المصرى وغيرهم من قطاعات الشعب كنوع من إستقلال المدخرات المالية . وكان سعيد قد عدل على ألا تكتتب الحكومة المصرية في أكثر من ثلاثين ألف سهم . ولكن دى لسبس خصص لمصر ٦٤ ألف سهم تبلغ قيمتها ٢٢ مليون فرنك فقبلها سعيد . وفي نهاية الفترة المحددة للاكتتاب تبقى لدى الشركة ١١٧٠٠٠ سهماً دون بيع وهو عدد يزيد على ربح المجموع الكلى لعدد الأسهم (٢) . ورغم ذلك فقد أعلن دى لسبس كذباً على صفحات الجرائد أن جميع الأسهم قد أكتتب بها خلال فترة الاكتتاب وأن الشركة قد استكملت شروط تأسيسها (٣) .

وشكل دى لسبس مجلس إدارة الشركة من ٣٣ عضواً من مختلف جنسيات معظمهم فرنسيين . وعين « كونوراد » « Conorad » مندوباً لوالى مصر في

= De Lesseps, F., *Lettres Journal et Documents pour servir à l'histoire du canal du Suez*, Paris (1857 - 1858, T. ii, p. 393., p. 352 - 3.

راجع : الشناوى - قناة السويس والتجارة السياسية ، ص ١٠٠ - ٢٤٢ .

(١) الشناوى - قناة السويس والتجارة السياسية ص ١٠٠ - ٢٤٣ . ويطبق الشناوى على ذلك بأنه غير صحيح لأن دى لسبس ما كان ليتردد في قبول طلبات أخرى من الفرنسيين إذا كان قد لمس مزبداً من اقبالهم على شراء الأسهم من أجل نجاح المشروع ، وامتنت انجلترا عن الاكتتاب في الأسهم وكذلك النمسا والبولية الثانية .

(2) M. Sahry, *L'Empire Egyptien etc Op. Cit.*, p. 68.

والمرجع السابق ص ٢٤٧ - ٢٤٨ .

(٣) الشناوى - المرجع السابق ص ٢٤٩ .

مجلس الإدارة، وهو رجل هولندي كان عضواً في اللجنة العالمية الهولندية. وهكذا لم يعين مصري واحد في هذا المجلس (١). وفي ١٥ مايو ١٨٦٠ اجتمعت لأول مرة، في تاريخ الشركة، الجمعية العامة لحالة الأسهم حيث أعلن دى لسبس أمام الجمعية نبأ جانب فيه الحقيقة مجانية تامة. فقد قرر أنه إتفق مع سعيد باشا على أن يشتري الأخير عدداً إضافياً من أسهم الشركة بلغ ١١٣,٦٤٢ سهماً علاوة على العدد الضخم الذي كان دى لسبس قد خصصه لمصر وبلغ ٦٤ ألف سهم. ويذكر عبد العزيز الشناوي أنه « من العجيب أن تبلغ بدى لسبس الجرأة أن يعلن هذه الصفقة الجديدة والإضافية مع أنه لم يكن قد حدث اتفاق مسبق من هذا القبيل مع سعيد باشا، بل إن هذا النبأ كان مفاجأة لسعيد باشا » (٢). وهذه الأسهم في الأصل كانت مخصصة لبيعها في إنجلترا والنمسا والروسيا والدولة العثمانية وقد إمتنعت هذه الدول ورعاياها عن الإسهام في الإكتتاب (٣).

ورغم محاولة إنجلترا التأييد على سعيد لرفض قبول الأسهم، إلا أن دى لسبس نجح في التأييد على سعيد باشا فقبل شراء الأسهم (٤). وذلك على الرغم من حاله سعيد المالية السيئة (٥). وبذلك أصبح مجموع الأسهم التي تمتاعها الحكومة

(١) المرجع السابق ص ٢٥١.

(٢) المرجع السابق ص ٣٥٨ — سارح دى لسبس بعد خطابه في الجمعية العمومية وسائر للاسكتندرية لتأثير عليه.

(٣) المرجع السابق ص ٣٦٠.

(٤) الشناوي — المرجع السابق ص ٣٦٠ — ٣٦١ (شكى سعيد باشا لفنصل البريطاني بأن الشركة تمثل كامله)، وراجع أيضا:

— Halberg, Op. Cit., pp. 183 ~ 184.

(٥) لا نذل، دافيد، بنوك وبلغارات — ترجمة الدكتور عبد العظيم انيس —

دار المعارف ١٩٦٦ ص ٩٥ — ٩٧.

المصرية في شركة قناة السويس ١٧٧٠٠٠. سبياً من مجموع أسهمها البالغ عددها ٤٠٠٠٠٠ سهم . أى بنسبة ٤٤٪ / وقد بلغت القيمة الاسمية للأسهم التي تملكها مصر وقت الاكتاب ٠٠٠٠٠ ٨٨٠٢١٠٠ فرنكا (٠٠٠ ٢٦٠٠٠ ٣٠٠ جنيه) وأصبحت مصر ثاني دولة في العالم بعد فرنسا من حيث ملكيتها لعدد الأسهم (١).

وفي ٢٢ أبريل ١٨٦٩ عقدت الحكومة المصرية إتفاقية مع شركة قناة السويس تنازلت بمقتضاها لشركة القناة عن بعض حقوقها التي خولها إياها عقد الامتياز الثاني مثل حق الإعفاء الجمركي ، وتنازلاً عن جميع مستغنياها القائمة في منطقة قناة السويس ، وعن المنازل التي تملكها في رأس العش والقنطرة والفردان وعن حجر المكس ٠٠٠ . إلخ كل هذه التنازلات مقابل مبلغ ٣٠ مليون فرنك تسدها الحكومة المصرية بالتنازل للشركة عن أرباح أسهمها وعددها ١٧٦٠٠٠٠ سهماً (يلاحظ أن عدد الأسهم نقص ١٠٤٠٠ سهماً) اعتباراً من أول يناير ١٨٧٠ والآخر في يولييه ١٨٩٤ ، مع احتساب فوائد سنوية مقدارها ١٠ ٪ / عن هذا المبلغ . وتسلم الحكومة المصرية إلى الشركة كويونات الأسهم ويستمر التنازل عن أرباح الأسهم حتى يتم سداد المبلغ وفوائده (٢) . وكان من نتيجة ذلك قيام دى لسبس بإستصدار قرار بجرمان مصر من حق التمثيل في الجمعية العمومية لخدمة الأسهم طوال فترة فقدانها لفوائد أسهمها ، وذلك في جلسة الجمعية العمومية لشركة يوم ٢٤ أغسطس (١٨٧١) (٣) . وإحتج إسماعيل على هذا القرار وأرسل

(١) المناوي - قناة السويس والتغيرات السياسية ١٩ ص ٣٦١ ، ص ٣٦٨ .

(٢) Fitzgerald, P. Op. Cit., T. ٤, pp. 323 - 325.

(٣) المناوي - المرجع السابق ، هامش ص ٣٧٧ ، ٣٧٨ ، وأنظر أيضاً :

— Lesage, Op. Cit., pp. 25 - 27.

(٣) نشرت جريدة شركة قناة السويس نص قرار الجمعية العمومية للمؤمنين بجرمان

نوبار باشا خطاباً في ١٢ أكتوبر ١٨٧١ ، يحتج فيه على هذا القرار (١) .
وقد أرسل نوبار مذكرة ثانية للشركة في ١٨٧٢/٦/٢ يعلنها بأن الخديوي يأسف
للتأخير الشديد في داخل مجلس إدارة الشركة لحسمان مصر من حق التصويت في
الجمعية العمومية لحلة أسهم قناة السويس وأن هذا العمل فيه ضرر بمصلحة القناة
وبالتالي بمصالح مصر (٢) . وخشية أن يتطور الأمر إلى صراع فإن الخديوي
وافق على تفويض دى لسبس حق التصويت نيابة عنه عند الاقتراع (٣) .

رأينا كيف أخذ معين المال ينصب بين يدى إسماعيل واضطراه إلى تسديد
تسعة فوائد ديونه والتي كان سيحل عليها الأجل في الدفع في شهر ديسمبر ١٨٧٥
وأصبحت الحكومة على شفا الأفلاس ، والخزانه خاوية . فبحث في خزائن
الحكومة عن مورد من الموارد المالية لم يوهن بعده فوجد أسهم قناة السويس
لم تول ملكاً خالياً من الرهن . ففكر في الاقتراض عدة ملايين بضمانها لسداد
قيمة المبالغ المستحقة . وكثرت الأقوال بالنسبة لعرض الاسم الرهن ؛ هل هي
من أفكار إسماعيل أم من وزير ماليته أم من ديرفوي ؟ (٤) .

= أسهم مصر في القناة من حق التصويت في الجمعية العمومية للمساهمين . واجمع نص
القرار في :

— Bulletin Décadaire, No. 8. Bis, 17 3.1872, p. 2.

وقد ذكرت أيضاً وثائق البرلمان الإنجليزي نص هذا القرار واجمع :

— Parl. p. Egypt, No. 6 (1876) No. 16, pp. 46 - 47.

(١) خطاب من نوبار الى مدير الشركة منشور بالصحيفة الخاصة بالشركة :

— Bulletin Décadaire, Op. Cit., p. 2.

(2) Ibid. No. 22, 2.8.1872 p. 7.

(3) Lessage, Op. Cit., pp. 28 - 29.

(٤) واجمع باختصار حياة ديرفوي في كتاب : إفيد لاندوز - بنوك وبشوات - ترجمة
إلىكتور عبد العظيم أنيس ص ٢٨٩ - ٢٩١ .

والرأى الراجح أن الذى بحث الفكرة هو إدوارد ديرفيو ، رجل المال الفرنسى الذى كانت تربطه صلة وثيقة بدى لسبس ووزير مالية إسماعيل ورجال القصر . وترددت فكرة شراء الاسهم فى أوائل شهر نوفمبر ١٨٧٥ . وقد تكون تلك الفكرة قد ولدت فى باريس نفسها حيث كان يوجد إدوارد ديرفيو Edward Derivieu ، وهو العليم بحالة مصر المالية . ولقد رأس ولمدة ١٠ سنوات أهم بنك أسسه فى الاسكندرية ١٨٦٣ ، وأخذ يتابع منذ هودته لفرنسا تدهور حالة مصر المالية ، وكان يعرف جيداً شخصية إسماعيل ، فأرسل ديرفيو إلى أخيه بالاسكندرية « أندريه ديرفيو » : « André » ، وهو أيضاً من رجال المال ، يطلب إليه فى الأيام الاولى من شهر نوفمبر ١٨٧٥ أن يمرض على الحديدى يبيع أسهم مصر فى قناة السويس ، وأنه مستعد إذا قبل الحديدى البيع أن يجد لها المشتري فى باريس (١) .

ويذكر « شارل ليساج » : أن بعض مؤرخى المالية المصرية ذكروا أن الحديدى هو الذى عرض أسهمه على الحكومة الفرنسية ومنهم إدوارد ديرفيو Edward Driault ، فقد ذكر فى مؤلف له باسم : « المسألة الشرقية » : « لم يجد الباشا من يقرضه المال فتقدم للحكومة الفرنسية أن يبيع لها أسهم قناة السويس وذلك فى ٢٤ مايو ١٨٧٥ » أما « فريسينيه » Freycinet ، فيذكر أن الحديدى عرض أسهمه على الشركة العامة الفرنسية والتي تقدمت بالقرض ، ويضيف بأن « دوق ديكاكز » كان يميل للشراء ، ولكن رئيس الوزارة (Buffet) كان يعارض ذلك . ويذكر شارل ليساج ، أيضاً أنه قد تحدث فى عام ١٨٩٦ مع مدير شركة قناة السويس M. De Rouville عن مسألة عرض الحديدى أسهمه

على دوق ديكاز ، فرد مدير الشركة بأن هذا مجرد كلام قد ثبأته الامن في مكاتب الشركة ومن الصعب حالياً معرفة مصدره (١) .

توجه أندريه ديرفيو القاهرة بعد أن تلقى من شقيقة إدوارد برقية في ١١ نوفمبر ١٨٧٥ ، تبثت على الأمل في نجاح الصفقة ، ويحدد له فيها شروط الصفقة فقال له : « بعد بضعة أيام من الدراسة ، سنجد مشترين لا تسهم قناة السويس ، ومن الضروري الحصول على قائمة قدرها ١٢ ٪ . وبنيان ، هلى سبيل المثال ، لإيرادات جمر بور سعيد أو بنيان نسبة ١٥ ٪ . الخاصة بأرباح الحديدى فى دخل قناة السويس . وأن هذه العملية المالية والسياسية بحرية لمجموعات رجال المال فى باريس » (٢) وبناء على هذه التعليقات قام أندريه ديرفيو بمقابلة وزير المالية إسماعيل صديق باشا وعرض عليه الفكرة فلقبت قبولاً ؛ لأن إسماعيل المقتش كان يريد تدبير المال اللازم وبأى وسيلة ولو بالتضحية بالأسهم . ثم إقتاده إلى إسماعيل ، الذى استمع باهتمام للمرض الذى قدمه أندريه ديرفيو . والسمر الذى طلبه الحديدى هو ٩٢ مليون فرنك ، والقوائد التى سيدفعها خلال التسعة عشر عاماً لتعويض قوائد الأسهم للتنازل عنها حتى عام ١٨٩٤ أن تكون ١٢ ٪ كما طلبها ديرفيو وإنما ٨ ٪ . وستكون إيرادات جمر بور سعيد ضمانة لهذه النسبة من القوائد (٣) . وترك الحديدى لديرفيو خيار القبول (option) حتى يوم ١٦ نوفمبر ، وسارع أندريه ديرفيو إلى إرسال برقية لاختيه إدوارد بباريس بنتيجة مفاوضاته الاولى ، فسارع إدوارد إلى جماعه من

(1) Lessage, Op. Cit, pp. 235 - 240.

(2) Ibid., pp. 36 - 37.

(3) Ibid., pp. 39 - 39.

الماليين الفرنسيين لإعداد النمن وإتمام الصفقة . فتوجه الى رئيس مجلس إدارة « الشركة العامة » Société Générale يوم ١٢ نوفمبر وكانت هذه الشركة قلقه بالنسبة لاضطراب المالية المصرية . وكانت هذه الشركة لديها من ١٥ إلى ١٨ مليون « بون » ، هل الجزانة . ولم يتفق إدوارد ديرفيو معهم . ووردت برقية من القاهرة تخبره أن البنك (الانجليزي - المصري) قدم عرضا للحكومة المصرية بخصوص أسهم قناة السويس، وكان ذلك يعنى المتاعب لخطه إدوارد ديرفيو (١) . وكانت هناك عدة بنوك فرنسية ، في ذلك الوقت ، مرتبطة مع المالية المصرية . ومن بين تلك البنوك بنك «التسليف العقاري» Crédit Foncier وبنك «التسليف الزراعي» : « Crédit Agricole » ، وهى عملة في مصر عن طريق البنك المصري - الإنجليزي ، والذي بلغ إجمالي المطالبات التي يتولى تحصيلها ١٧ مليون فرنك في الفترة ما بين عامي ١٨٧٣ - ١٨٧٦ . ومن البنوك الفرنسية الأخرى التي تولت تحصيل المطالبات المصرية بنك «الكريدى ليونيه» Crédit Lyonnais ، والشركة العامة « Société Générale » ، وبلغ إجمالي المطالبات التي تولتها البنوك الفرنسية حوالي نصف مليون فرنك (٢) .

توجه ديرفيو بعد ذلك إلى بنك «التسليف العقاري الفرنسي» ، وتقابل مع نائب مدير البنك « سوبيران » Soubeyran ، الذي لم يتردد في التعبير عن شكوكه لإقراض ديرفيو ، وعندئذ كشف « سوبيران » عن إقتراح يقوم به بنك «التسليف العقاري» حاليا مفاده تجميد الديون المصرية السائرة . وتحويل هذا الدين من دين قصير الأجل إلى دين طويل الأجل وضمانة الحصول على

(1) Ibid. pp. 40 - 42.

(2) Lessage, Op. Cit. p. 47; Cf. Hallberg, Op. Cit., p. 235.

ضمانات لذلك ، وأن أسه قناة السويس ستكون من بين تلك الضمانات ، وأشار
له بأن الحكومة الفرنسية تساند هذه المفاوضات . وهذا معناه أن البنوك الفرنسية
التي تملك حق المطالبات المصرية ترغب في أن يحتفظ الخديوى بأسهمه . وطبعاً
هذه المقترحات مضادة لمشروع ديرفيو . وأن هذه "مخكرة يؤيدها البنك
الانجليزى - المصرى . ونتم سويران حديثه بقوله إن الخديوى اسماعيل لن
يجد أى عرض مقدم من مجموعات جادة لافى باريس أو القاهرة أو لندن (١) .
وهكذا حذر د سويران ، ديرفيو منة عمله ، وحذره من أن "البنك العقارى ،
Crédit Foncier سيذلل كل جهده لفتح من الحصول على الأموال اللازمة لشراؤه
أسهم الخديوى فى قناة السويس . وأفهمه بأن وزير مالية فرنسا Leon - Says ،
نفسه يؤيد فكرة البنك العقارى (٢) . وغادر د ديرفيو ، بنك التسليف العقارى
بعد أن فضلت جهوده مع د سويران ، وبعد أن تأكد له أن هذا البنك بدلا من
أن يقدم له المساعدة لمشروعه ، أقام له المرافيل لاحباطه . وانهج بعد ذلك إلى
د باروت (Barrot) . وكيل الخديوى السياسى فى باريس ، كما اتجه
أيضاً إلى دى أسيس ، واتفق الجميع على أن شراء الأسهم سيلقى فى باريس عداوة
غير متوقعة .

وكان الوقت ضيقاً بالنسبة لديرفيو بعد فشله فى الحصول على المال اللازم ،
لذا رأى أن يحصل من الخديوى على تأجيل للمهلة المحددة . ووافق الخديوى على أن يمد
المهلة ثلاثة أيام أخرى تنتهى فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ (٣) . وخلال تلك المفاوضات
التي كان يحريها إدوارد ديرفيو مع بنوك فرنسا تلقى مساء يوم ١٧ نوفمبر

(1) Lessage, Op. Cit., pp. 47 - 52; Cf Marlowe, Op. Cit., p. 293.

(2) Marlowe, Op. Cit., p. 294.

(3) Lessage, Op. Cit., pp. 52 - 53.

١٨٧٥ برقية من القاهرة تنبئه بأن الجنرال ستانتون قنصل بريطانيا العام في مصر، تقابل مع الخديوى اسماعيل ونوبار باشا واسماعيل صديق المفس وزر المالية، ودارت المناقشات بينهم حول مسألة أسهم قناة السويس (١). وبذلك أصبح هناك خصم جديد منافس لديرفيو (٢).

توجه ديرفيو مع دى لسيس لمقابلة دوق ديكاز للتأثير عليه وإغرائه بأن عرض ديرفيو هو في حقيقته شراء مقنع الأسهم، وذلك في محاولة للحصول فرنسا على أسهم الخديوى وإيقاف معارضة بنك التسليف العقارى، المصفقة، لأن هذه المعارضة في غير صالح فرنسا. ولكن وزير مالية فرنسا د ليون ساي، كان أكثر إهتماما بقيام بنك التسليف العقارى، باستيفاء مستحقاته من الديون، لأن له به كمية ضخمة من الأوراق المصرية غير المضمونة. أما ديكاز فكان إهتمامه منصبا على التأثير المحتمل لهذه المصفقة على العلاقات الانجليزية - الفرنسية في حالة قيام بنك فرنسي بشراء أسهم الخديوى. لذلك نجد ديرفيو أمام معارضة وزير مالية فرنسا ووزير خارجيتها يقوم بتقديم اقتراح جديد معدل لاقتراحه السابق، يمكن للشركة العامة قبوله حتى ٢٦ نوفمبر ١٨٧٥، وشروطه، أن تنلقى الحكومة المصرية قرضا قدره ٨٥ مليوناً من الفرنكات بفائدة سنوية ١٨٪ وبضمانة كل من أسهم مصر في القناة وأيضاً نسبة الـ ١٥٪ من صافي أرباح الحكومة المصرية بشركة القناة (٣). وأنه في حالة عدم الوفاء بالدين خلال ثلاثة أشهر تصبح أسهم الخديوى بالإضافة إلى نسبة الـ ١٥٪ ملكاً للمجموعة الفرنسية

(١) راجع في الفصل الثاني من الباب الثالث تفاصيل قصة وصول خبر المصفقة لانبليترا.

(2) Lessage, Op. Cit. p. 54.

(3) Ibid. p. 57; Cf. Marlowe, Op. Cit. pp 294 - 5.

المقترحة للبال 'French Syndicate' ، وأن يقوم الخديوى بدفع فوائد ١٠٪ بدلا من كورونات الأسهم التي سبق وتنازل عنها الشركة في عام ١٨٦٩ وبضمانة إيرادات جرك بورسعيد (١) ، وترك لأندريه ديرفيو باسكندرية فرصة عرض هذه المقترحات على الخديوى في موعد أقصاه ٢٦ نوفمبر لآخذ موافقته وتصديقه عليه (٢) . وفشل ديرفيو وأرسل لأخيه بالاسكندرية برقية يخبره فيها بفشل جهوده بإريس وبالأحداث الهامة الهائرة في لندن والقاهرة حول الصفقة (٣) .

وقبل أن تصل برقية إدوارد لأخيه بالاسكندرية كان أندريه ديرفيو قد عرض للمشروع على الخديوى واتفقا على تسوية القرض واشترط أندريه عدم إتمام الصفقة إلا بعد أن يصدق عليها في باريس (٤) .

ومكذا أدى فشل إدوارد في الحصول على المال ومعارضة ديكلز وليون سائى إلى مرور الوقت ودخول دزويل في الميدان إلى فشل جهود ديرفيو . وهنا يتبادر للذهن تساؤلات عن موقف الحكومة الفرنسية المتردد من هذه الصفقة .

(١) بعد افتتاح القناة الملاحية في ١٨٦٩ ازدادت الحركة في ميناء بورسعيد ورضت الحكومة المصرية أن تستولى من شركة القناة على جرك البضائع الواردة إلى ميناء بورسعيد والصادرة منه كالتمتع في الموانئ المصرية، ولكن شركة قناة السويس أبت عليها ذلك بدون وجه حق وتفضل في النزاع التمسك الفرنسي وبعد مداولات اتفقت الحكومة مع الشركة على أن تعطى الحكومة للشركة ٣٠ مايون فرنك مقابل تنازل الشركة عن جرك بورسعيد للحكومة . راجع: تاريخ البحرية المصرية — مقال أحمد عبد المنصف عمود — مطابع الاهرام

١٩٧٣ - ص ٧٢١

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 237; Cf. Marlowe, Op. Cit. p. 295.

(3) Lessage, Op. Cit., p. 55.

(4) Hallberg, Op. Cit. pp. 236 - 237.

لماذا وقفت الحكومة الفرنسية هذا الموقف ؟ وماهى الدوافع التى حدث بدون
ديكاز إلى عدم تأييد دى لسبس وديرفيو رغم حديثهم المثير « Seductive
addresses » (١) للحصول على أسهم الخديوى . وفى الحقيقة قد يدفعنا ذلك إلى
الإشارة لموقف فرنسا الدولى آنذاك .

رأينا كيف سارع دى لسبس وديرفيو لوزير الخارجية الفرنسى - دوق
ديكاز - لمؤازرة البنوك الفرنسية للحصول على أسهم الخديوى . ورغبة من
ديكاز ، لتتخس موقف إنجلترا ، نجده يرسل إلى القسائم بالأعمال الفرنسى فى
لندن « جافارد » فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ يطلب منه محاولة معرفة موقف الحكومة
البريطانية إزاء محاولة شراء أسهم الخديوى بمعرفة المختصين الفرنسيين ؛ دون
الإشارة لمسألة احتمال تقديم عرض (٢) .

وأرسل « جافارد » لدوق ديكاز فى ٢ نوفمبر سنة ١٨٧٥ يخبره بأنه أثناء حديث
جرى بينه وبين « لورد دى » عن الأزمة المالية التركية والمصرية ، ذكر
درب أن الخديوى اسماعيل يمرض أسهمه فى قناة السويس للرهن فى البنك
الانجليزى - المصرى ، فاستفسر منه « جافارد » عن موقفه فى حالة قيام الشركة

(1) Kinross (Lord), Op, Cit. p 267.

(٢) لم تنشر الوثائق الفرنسية أى شيء عن هذه الرسالة التى بحث بها دوق ديكاز
إلى جافارد فى ١٩/١١/١٨٧٥ . ولكن « ليسانج » بعد دراسة لهذا الموضوع يقول انه
بعد موت جافارد ١٨٩٣ عشر فى اوراقه الخاصة بالوضوحات الهامة التى قالته الابن فترعاقت
بباريس على ملكة بهذا الخصوص جاء فيها طلب ديكاز بمعرفة رد فعل الحكومة البريطانية
عند معرفته بشراء الشركة العامة للاسهم راجع :

Lessage, Ch, Op, Cit., pp. 70 - 71, Cf.,

Marlowe, Op, Cit., p 295, Cf. Hallberg, Op, Cit, p 238.

العامة ، بشراء الأسهم أيضا . فأخبره دربي بقوله : « لا أخفى عليك أننى سأجد فى إتمام هذه الصفقة أضرارا جسيمة . وأنت تعلم وجهة نظرى فى شركة قناة السويس . فقد تعرضت الشركة فى سبيل إتمام المشروع لمخاطر كثيرة مما يعود إليها بكل الشرف والفخر ، وإن أجادل فى فضلها وفائدتها للعالم . ولكن كما تعلمون نحن أكثر الدول مصلحة واهتماما بقناة السويس ، لأننا أكثرها إستخداما للقناة . ولذلك فإن المحافظة على هذا الأمر أصبح بالنسبة لنا مسألة حيوية وأرى ، وأنا مقتنع تماما ، بأن الوقت سيأتى لشراء حصص المساهمين وإستبدال هذه الشركة بجموعة مالية « Syndicate أو « إدارة » Administration ممثلة فيها كل الدول البحرية . وعلى أى حال فنحن نبدل قسارى جهدا لئلا نضع مشروعا تعتمد عليه مصالحنا ، محتكرا فى أيدي الأجانب . وأن مسألة العناية المعتمدة على نفوذ الباب العالى هى الآن غير كافية إذا فقدنا هذا المرض الذى يقدمه الخديوى ستكون كلية تحت رحمة دى لسبس كذلك فإن حملة الأسهم الفرنسيين يملكون ١١٠ مليون فرنك من مائتى مليون فرنك ، وهى كل رأسمال المشروع وفى هذا الكفاية » (١) .

وفى معرض الحديث مع لورد دربي ، سأله جافارد عن القرض الخاص بضمانة الأسهم ، فأجابه بأنه أيضا لا يرغب فى أن يقوم الخديوى برهن أسهمه ، لأن رهنها ، بالنسبة للخديوى ، تعنى عدم استطاعته رد الأسهم وأكد دربي لجافارد ، النتائج السيئة المترتبة على بيع الأسهم لشركة فرنسية ، وأكد رغبته فى تجنب عودة المنافسات القديمة المترتبة على حمل من هذا النوع والتى من المؤكد إنارتها (٢) .

(1) Gavard à Duc Decazes, 20. 11. 1875, D D. F., 1ère Série, T. II, No. 13.

(2) Ibid.

ولم يكن دربي في الحقيقة صريحاً مع جانارد ، لأننا سنرى بعد ذلك ، إنهم الحكومة البريطانية يوم ١٥ نوفمبر ببحث موضوع شراء أسهم قناة السويس مع الخديوى . وهكذا كان على ديكان مراعاة التحذير البريطانى إزاء مقاضات شراء أسهم الخديوى لأن ذلك سيعرض صداقة فرنسا مع بريطانيا للخطر . وهكذا تحطمت جهود ديرفيو ودى لسبس ومر الوقت ولم يستطع ديرفيو تدبير المال . كما وعد الخديوى . أما اندرية ديرفيو فلم ينتظر حتى يوم ٢٦ نوفمبر — آخر موعد حدده الخديوى له للتصديق على القرض بالشروط المقررة السابقة ذكرها — ليذكر الخديوى فشله . ومن المحتمل أن يكون قد أخطر الخديوى مبكراً يوم ٢٣ نوفمبر . ذلك لأن ستانتون قد أرسل في نفس اليوم برقية لحكومة يذكر فيها أن مقترحات رهن الأسهم نظيرة قرض قد سُحبت (١) .

كذلك أرسل بلسيه « M. Pellissier » - وكيل القنصل الفرنسى باسكندرية - إلى دوق ديكان يخبره أن معارضة الكولونيل ستانتون كانت سبباً في فشل مقاضات ديرفيو ، وأن ستانتون طلب بأن تكون مجموعة الراسمالين الإنجليز لهم الأفضلية في هذا العمل (٢) .

كذلك نجد دوق ديكان يذكر في رسالته المطولة إلى القائم بالأعمال الفرنسى « إسانت بطرس — بورج » « دى لا بولانج » « De Laboulange » يخبره فيها بنياً قيام الحكومة البريطانية بشراء الأسهم من الخديوى والخطوات والظروف التى تمت بها الصفقة ، وكيف أن دربي عندما أكد له صحة خبر شراء الأسهم ، لم يكن يتوقع أن تكون الحكومة البريطانية نفسها هى التى عندما

(1) Hallberg, Op. Cit., Footnote pp. 238 - 9.

(2) M Pellissier à Duc Decazes, Alex, 22 11, 1875, D D. F. Jéres érie, T. II, No 14.

النية لشراء أسهم القناة الخاصة بالحدوي (١).

وكان لورد دربي قد أخبر « الماركيز دار كورت » — سفير فرنسا بإنجلترا —
عندما لم تح دار كورت لدربي أن هذا العمل (يقصد الصفقة) كان سيكون له مغزى
سياسي أقل لو أن شركات أو أفراد قد قامت به أو إذا تم بطريقة غير مباشرة
من جانب الحكومة البريطانية. فعلم دربي ذلك ، بأن الحدوي كان يمرض ببيع
أسهمه ؛ ولم يكن تملك القدرة لئنه من ذلك أو تركها جمع في أيدي أخرى معادية ،
ومن ثم تدخلنا بالشراء لحفظ الحالة الراهنة « Status quo » (يقصد التوازن
في إدارة الشركة بين أسهم فرنسا وأسهم الحدوي) . وكرر له دربي رأيه السابق
الخاص بالإدارة الدولية في شكل يمثّل لجنة اللانوب ، وهو رأى ما زال متمسكاً به .
واعتبر « دار كورت » لدربي عن غناؤه من عدم تمكن الحدوي دفع مبلغ ٢٠٠
ألف جنيه سنوياً (وهي قيمة هـ / . أرباح الاسهم) فإنه عندئذ ستكون إنجلترا
مجبرة على إقامة سلطة إنجليزية لها في مصر (٢) .

فطمأنه دربي بأن ما يهم إنجلترا فقط هو ضمان حرية المرور عبر القناة لها ولبقية
الدول الأخرى ، ولا شيء أكثر من ذلك (٣) .

هذا وعندما سأل أحد القناصل العموميين الحدوي لمعرفة موقف الدول وأيضاً
الباب العالي من بيع أسهمه لإنجلترا ؛ رد الحدوي والذي كان يؤيده قنصل
إنجلترا وألمانيا بقوله :

(1) Duc D'azes à De Laboulangue, Paris. 27. 1^{er}. 75, DD F.,
lère serie, T. ii, No. 16.

(2) Derby to Lyons, 27.11 1875, Parl. P. Egypt, No. (1876)
No. 1^{er}, pp. 8 - 9.

(3) Ibid.

« إنه يفضل أن يتحمل المسؤولية الشخصية لقرار حاسم بدلاً من الدخول في مخاطرة مفاوضات عامة قد تؤدي إلى صراع أوروبي، (١) ».

وكان لوفسر دوق ديكنز نايسد ديوفيو ودي لسبس أسياها هامة تتعلق بالموقف الدولي لفرنسا إبان تلك الفترة . ففي وزارة الخارجية الفرنسية ، Quai d'Orsay ، حيث سارع إليها دي لسبس ليقابل دوق ديكنز ، كان ديكنز قد تسلم منذ خمسة أشهر في صباح يوم ٥ مايو ١٨٧٥ وعلى يدى سفه ألمانيا بباريس إنذاراً بالحرب : « Un ultimatum de guerre » وشيكة الوقوع (٢) . ذلك أن العلاقات الفرنسية الألمانية في صيف عام ١٨٧٥ قد تأزمت لأسباب عديدة (٣) ؛ منها إعادة فرنسا تنظيم جيشها بعد إقتباس نظام الحرب البروسي ، بالإضافة الى سرعة استعادة فرنسا لحيثتها الاقتصادية ، ورأى إسمارك في هذا وسيلة تهدف إلى تسهيل التعمية وبالتالي دلالة على إعداد فرنسا للحرب . وتحديث الصحافة الألمانية عن قرب وقوع الحرب . ووصل مسماع سفه فرنسا أن من مصلحة ألمانيا أن تقوم بحرب وقائية . فأعطى الدوق ديكنز لهذه الحادثة إلتساعاً أوروبياً ، حينما طلب التأييد الدبلوماسي من بريطانيا والروسيا (٤) .

وكانت حكومة دزريل أكثر ميلاً مما كانت عليه وزارة الاحرار السابقة لإلتخاذ موقف يتسم بالنزهد في السياسة الخارجية . وعبر دزريل عن قلقه للملكة فكتب

(1) Duc Decazes à De Laboulaye, Paris, 27.11. 1875, D. D. F. 1ère série. T. 2 No. 16.

(2) Lessage, Op. Cit. p. 61.

(٣) «بروتستان ، تاريخ العلاقات الدولية من ٥٣٤ - ٥٣٥»

(٤) المرجع السابق من ٥٣٤ - ٥٣٥ .

يقول لها ، إن بيسارك يلعب لعبة بوناپرت القديم ، (١) . وأهمت بريطانيا
الحكومة الألمانية بأنها مدعوة ، لتهدة قلق أوروبا ، (٢) . وكان دزريل واعياً
بكن هذه الأوضاع ومدى كالمخطر وصمم أن يثبت لبيسارك وأوروبا أن إنجلترا
يجب أن يحسب لها حساب (٣) .

وكان موقف روسيا عاملاً لبريطانيا وإن كان له دوى أكبر . فذهب القيصر
بنفسه إلى برلين لتهدة الموقف وذكر لبيسارك للقيصر أن الحادثة الفرنسية -
الألمانية ، ليس كما يعتقد ذلك ، لأنها قد تضخممت بطريقة مبالغ فيها ، وأكد
للقصر أن ألمانيا لا تفكر في حرب وقائية « Preventive War » (٤) .

وهكذا عارضت كل من روسيا وإنجلترا فكرة الحرب الوقائية الألمانية ضد
فرنسا . ويلقي تيلور Taylor على اتحاد موقف إنجلترا والروسيا إزاء الأزمة
الألمانية - الفرنسية بقوله : « أنه الأول مرة منذ أزمة شلزوج ، Sleeswig question
عام ١٨٥٠ تنصرفاً سويّاً في انسجام . ذلك لأن إنجلترا والروس لم يرغباً في
رؤية سيادة ألمانيا أو فرنسا على غرب أوروبا ، وإنما كانت رغبتها في وجود
توازن للقوى . وهكذا تناسحت كل من إنجلترا والروسيا في مايو ١٨٧٥ منافستهما
في آسيا لحماية فرنسا » . (٥)

ولقد عبّرت الحكومة الفرنسية عن تقديرها لموقف إنجلترا ، وطلبت

(1) « Bismarck joue le jeu du vieux Bonaparte ».

Disraeli, Lettres Intimes p. 115.

(٢) وينوتان ، بيير - تاريخ العلاقات الدولية ص ٣٤٤ - ٣٥٠ .

(3) Disraeli, Lettres intimes, Op. Cit. p. 115.

(٤) وينوتان - تاريخ العلاقات الدولية ص ٣٥٠ .

(5) Taylor, The struggle for mastery in Europe. pp. 225-227.

من الثام بالاحمال الفرنسي بإنجلترا أن ينقل الى دري إعرافنا بالجمل ؛
L'expression de toute gratitude^(١) وفي نفس الوقت أرسل بيسارك
لدري ودريلي يشكرهما لإهتمام إنجلترا بشئون القارة الاوربية (٢) .

وفي الحقيقة فإن شكر بيسارك قد حجب شعوراً بالامتعاض والضيق
(Resentment) عند إجراء حساباته بالعوامل الدولية التي فكر فيها .
وعبر بيسارك عن هذا الشعور بالامس إزاء موقف إنجلترا غير الودي نحوه ،
ومهاجة الصحافة البريطانية لألمانيا ويتعجب من تحول إنجلترا فجأة عند
المانيا (٣) .

وهكذا نجد عودة الميول القديمة بالصدقة بين فرنسا وإنجلترا . ويذكر لورد
ليونز - سفير بريطانيا بباريس - بأن دريلي كان يهرب في تشجيع التفاهم
والثقة من جانب فرنسا نحو إنجلترا . ولكنه كان يخشى في نفس الوقت إثارة
الحقد لدى بيسارك، وعلى أى حال فقد اعترف الرأى العام داخل بريطانيا وعارجها
بأن إنجلترا قد عادت وبطريقة تورية إلى تقاليد سياستها الخارجية قبل جلادستون،
وعبرت الحكومة الفرنسية عن هزائنها بالجمل (٤) .

وهكذا فإن بلاغة دي لسبس وأفكار ديرقيو الماكرة لم تجدا أذناً صاغية عند
ديكار الذي رأى في حصول فرنسا على أسهم الخديوى سيؤدى إلى أن تصبح الشركة كلها
فرنسية وهذا سيثير العدواة مع بريطانيا التي رقت مع فرنسا في أزمة مايو ١٨٧٥ . كما

(1) Lessage, Op. Cit. p. 65.

(2) Lettres intimes. Op. Cit. p. 117.

(3) Buckle, Op. Cit. T. 5, pp. 424 . 425.

(4) Ibid, pp. 421, 422, 424.

لحلى دور ديكاكز أيضا تزعزع مركز فرنسا في أوروبا والمائيا لها بالمرصاد. هذا من الناحية الخارجية أما بالنسبة للداخل فقد كان مركز الحكومة موعزا إلى انقسام الملكيين على أنفسهم وتهديد الحزب الجمورى بإستمراره. واتقد كان فى حاجة شديدة إلى تأييد إنجلترا لسياسى وإلى عدم إثارة مشاكل خارجية قد تؤدى بحكم المحافظين فى فرنسا وبمركزها فى أوروبا (١).

لذلك فلا عجب أن تنتاب ديكاكز المخاوف ويتخلى عن تأييدى لاسبس وذيرقيو للحصول على الصفقة لصالح فرنسا .

المصدر المستعمل

الفصل الثاني

أحداث بيع أسهم مصر وحصة أرباحها (١٩٥٠٪) في شركة قناة السويس

أ - إنجلترا وحفظة الأسهم .

- دور دزيريلي في الحصول على أسهم مصر في شركة قناة السويس .
- تصرف خبر الصفقة لبريطانيا .
- تحرك الحكومة البريطانية للحصول على الأسهم .
- مشكلة تدبير ثمن الصفقة .
- توقيع العقد مع روتشيلد ومع الحكومة المصرية .
- عملية نقل الأسهم لانجلترا .

ب - فرنسا وحصة مصر في صافي أرباح الشركة (١٩٥٠٪) :

- أحقية مصر في نسبة من أرباح الشركة .
- دور دي إسيس في هذه الصفقة .
- موقف الحكومة الفرنسية من الأحداث .
- البنك العقاري الفرنسي يحصل على حصة مصر (١٩٥٠٪) في أرباح الشركة .

يتناول هذا الفصل صورة حويطة في تاريخ مصر الحديث، وهي شركة فقدانها لأسهمها في شركة قناة السويس لصالح المجلد من جهة، وانقضاء فرنسا على نصيبها السنوي في صافي أرباح الشركة (١٥ ٪) من جهة أخرى . وبهذا حرمت مصر من كل مزايادادية في قناة السويس علاوة على حرمانها من حق التمثيل بالجمعية العمومية لمساهمي الشركة .

ففي الوقت الذي وقعت فيه الحكومة الفرنسية موقف التردد من صفقة الأسهم والإذعان لإنجلترا، نجد على الجانب الآخر، إنجلترا المرفقة الفرصة التي ظهرت لها وحملت بنشاط محرم . وسرى في هذا الفصل بداية التحرك الإنجليزي لإزاء قناة السويس . فقد انضم مرقفها في الفترة السابقة بالمعارضة وإثارة المشاكل للشركة منذ بداية المشروع ؛ والذي سبق أن وصفه بالمرستون بأنه مشروع وهمي (Bubble Scheme) ، إلا أنه تحقق على يد دي لسيبس — الذي كان في نظر الانجليز — فرنسياً قبل كل شيء . وفرنسا كلها إبتداء من الامبراطور حتى رجل الفارح قد نظرت للمشروع باعتباره سيادة فرنسية دائمة (١) .

إلا أنه صار على انجلترا أن تواجه حقيقة إتمام القناة (Le fait accompli) . ويمكن تلخيص المراحل التي مرت بها السياسة الانجليزية تجاه قناة السويس إلى : المرحلة الاولى : وتميزت بالمعارضة الشديدة للمشروع لإحباطه ، ولكنه تم رغم هذه المعارضة ، وهي الفترة السابقة لعام ١٨٦٩ .

والمرحلة الثانية : وهي تعجل وجود القناة « كشيء حتمي » Inevitable . وإستمرت هذه الفترة خمس سنوات (١٨٧٠ — ١٨٧٤) . وقد تناولتها

(١) . De Lesseps était français et la France, de l'Empereur jusqu'à l'homme de la rue. Sammarco. Op. Cit T 3. p. 344.

بالغزائية في البابين الأول والثاني . وتميزت بوقوف إنجلترا بالرصاص لدى لبس وشركته مما أدى إلى الأزمات المالية والسياسية للشركة ، وتعرضها في سنواتها الأولى للأفلاس والتضيق وتفكر دى لبس في نقل ملكيتها — كما ذكرت — وعلى الرغم من ذلك لم تنتهز حكومة الأحرار، بزعامه جلال ستون، هذه الفرصة التي سمحت لها بل اتخذت موقفاً سليماً . ولجأت إلى إجراء تسكنل دولي ضد دى لبس والحكومة الفرنسية إبان مؤتمر الحركة الدولي بالاستانة . والمرحلة الثالثة : وهي محاولة السيطرة على إدارة قناة السويس بشراء ذريل الأسهم (في نوفمبر ١٨٧٥) .

تغير الوضع بمعنى حكومة المحافظين — بزعامه ذريل — للحكم عام (١٨٧٤ — ١٨٨٠) فقد افتتح عصر السياسة الامبريالية التي كان هدفها خلق إمبراطورية بريطانية بحرية . وكان ذريل يحب ، والضربات الثيرة للدهشة ، مثل شراء أسهم قناة السويس وضم جزيرة قبرص وهزيمة كابول (١) ، بخلاف جلال ستون المعروف بكرهه الشديدة للتوسع الإستعماري وما يتشعب عنه من مخاطر يرى فيه إرهاباً للأمة الإنجليزية وإضراراً بمصالح إنجلترا الحقيقية وقد كاد ان يتركها بلا داعي . فقد كان جلال ستون من أنصار إنجلترا الصغيرة : « Little England » (٢) وسجد في الصفحات المقبلة ، كيف انتقد جلال ستون بشده — في مجلس العموم البريطاني — موقف ذريل فيما يتعلق بسياسته إزاء الاستحواذ على نصيب الخديوي في أسهم قناة السويس .

(1) Edmond Hippeau, Histoire Diplomatique de la troisième République (1870-1899) p 493

(2) Seaton-Watson, Disraeli Gladstone and the Eastern question London 1935. p. 130.

ومكنا مجيء دزيريل (١) بدأت مرحلة جديدة بالنسبة لموقف المحافظين تجاه قناة السويس . علينا أن نلقى بعض الضوء على شخصية دزيريل لتوضيح طبيعة هذه المرحلة في تاريخ القناة .

قام دزيريل في شبابه برحلة إلى الشرق في عام ١٨٣١ زار خلالها تركيا والقديق وسافر منها إلى مصر وتمقل من رشيد حتى الشلال ، وبهره جمالها وحضارتها الزعونية التي تدل على مجدها القديم (٢) . وكان دزيريل ينادى منذ عام ١٨٧٢ بإعتبار بريطانيا دولة إمبريالية وضروية زيادة قوتها في هذا المجال . وظهر دور بريطانيا - كإرأينا - في الشئون الأوروبية صيف عام ١٨٧٥ .

وكان لموقف بريطانيا من الحرب الفرنسية - الألمانية وسماحها الروسيا بتحطيم حياد البحر الاسود الذي نصت عليه معاهدة باريس أثره على نفوذها وهيبتها .

هذا في الوقت الذي كانت ألمانيا بإزعامة بيسمارك قد سيطرت على المجال الأوربي بالإضافة إلى تهديد روسيا للإمبراطورية العثمانية في الشرق الأدنى وفي الجانب الآسيوي . ولكن نلاحظ أنه في الوقت الذي أخذ فيه النفوذ الروسي يمتد وبزوداد سنة بعد سنة أخرى ، إزدادت مصالحي انجلترا

(١) ولد جد دزيريل إلى لندن عام ١٧٤٨ وهو يهودي إيطالي يدهى « بينامين إسرائيل » أو دزيريل . وانجب إسحق دزيريل ، ثم انجب إسحق دزيريل ولدا أسماه باسم جده « بينامين » وعندما بلغ بينامين الثالثة عشر من عمره عمده أبوه بذلك تحول إلى المسيحية لأن والده رأى أن من صالح أولاده أن يتبوا دين البالية من الانجليز حتى لا يبدوا الأعمال مغلقة أمامهم . فلهود مثل الكاثوليك كانوا عويين من الحقوق المدنية ، ولجم حياة دزيريل في :

André Maurois, La vie de Disraeli. Buenos Aires 1943. pp. 14-24; Wilfrid Meynell, the man Disraeli. London. 1927.

(2) Buckle, Op. Cit. Vol. 1 p. 173 - 179.

المباشرة مع الهند وممتلكاتها في استراليا ، وأصبحت بعد التوسع الروسي أقل أهمية ،

وكان عام ١٨٦٩ بمثابة ثورة في المواصلات البحرية بإفتتاح قناة السويس بالنسبة للطريق بين إنجلترا ومستعمراتها في الشرق . وعارض دزريل في بادئ الأمر مشروع قناة السويس معتقداً صعوبة تنفيذه من الناحية الهندسية (١) . كإرفض جلاد ستون ، الذي رأس الوزارة البريطانية خلال الثورات الخس الأولى لإفتتاح القناة ، رغم القمص العديدة ، لإجراء أى خطوات لتعديل هذا الوضع الذي لا ينفق والمصالح البريطانية في هذا المسر لللاحق الجديد .

حدث هذا في نفس الوقت الذي كانت روسيا فيه تفضط على كل من أوروبا وآسيا . ففي أوروبا إستعادت قوتها في البحر الأسود وبدأت تشر دهورتها السلافية معصدة حركة الجامعة السلافية Pan - Slavonic ، الخطيرة بالنسبة للدولة العثمانية . كما أخذت روسيا تتوسع في حدودها بإتباع سياسة الضم في آسيا (٢) . وكان على دزريل أن يواجه مشكلة روسيا وأفغانستان والهند . ويذكر مؤرخ حياة دزريل — « بسل » (Backle) : « من حسن حظ بريطانيا وجود دزريل في الحكم في الوقت الذي حدثت فيه الامبراطورية في آسيا وتعرض الطريق الرئيسي للمواصلات للخطر . ودزريل له أصل شرقي وخياله ونظراته الشاملة قد صيبتها إنطباعات حياته الأولى ورحلاته في الشرق بالإضافة إلى أنه لعب دوراً هاماً في الخمسينات ، وكان إحساس وتعلق دزريل الشخصي للمشكلة مؤكداً . واعتمد على صديقيه في الوزارة ومها دوي (وزير خارجيته) ، وسالسيروي (وزير الهند) . وفي الأيام الأولى للوزارة يقوم دزريل بعمل

(1) Ibid., Vol. 5, p. 61.

(2) Ibid, p. 408.

الترتيبات اللازمة للعمل المشترك معها لمساعدة التوغل الروسي في أواسط آسيا
بحذر بالغ واهتمام شديد (١) .
لم تسكن فقط مشكلة آسيا الوسطى التي واجهت دزيرلى في بدايتها
سكنه ولكن كانت هناك أيضاً مشكلة أخرى هامة هي مشكلة قناة السويس .
ففي الأيام الأولى من حكمه (٢) واجه المشاكل "مديدة" التي آثارها دى لسبس
مثل مسألة رسوم المرور ومراعاة مع الشركات الملاحية ورفضه تنفيذ
قرارات المؤتمر الدولي للحمولة ، وضغط الشركات للملاحية على الحكومة
البريطانية ، حتى أن أحد ملاك السفن ، طالب الحكومة باتخاذ موقف سازم وعدم
اتباع سياسة ضعيفة كسياسة حكومة الاحرار السابقة كما سبق الإشارة لذلك
من قبل (٣) . فقد سلك موظفي شركة قناة السويس سلكاً متطرفاً ، ونقضوا
بهشكل صريح قرارات مؤتمر الحمولة الدولي . وبناء على تلك الظروف كان من
الطبعي على ساسة انجلترا أن يضعوا في اعتبارهم احتمال حصولهم على القناة أو
بناء قناة ثانية (٤) . ولذلك تجد دزيرلى يعبر عن إحساسه بالضعف نتيجة للمشاكل
التي آثارها له دى لسبس وذلك في خطاب شخصي بعث به إلى ، لاهي برادفورد ،
يمبر لها فيه ، عن ضجره الشديد من دى لسبس . فقد وصلت (أي دزيرلى)
ثمان برقيات من مختلف أنحاء العالم عن موضوع قناة السويس وأن دى لسبس
لو أصر على موقفه ، فإن ذلك سيكون بمثابة ثورة عارمة كالطوفان ، (٥) .

(1) Ibid. pp. 409 - 410.

(٢) تول دزيرلى الحكم في أول فبراير ١٨٧٤ .

(٣) راجع الفصل الثالث من الباب الثاني .

(4) Hallberg, Op. Cit., p. 230.

(5) Diarraeli à lady Bradford, 25. 4. 1874, Lettres intimes. Op. Cit. p. 39.

لذلك نجد دزويلي ينشط للعمل في بداية حكمه ، ليس عن طريق القنوات الدبلوماسية ، ولكن بطرقه الخاصة التي نفذها من قبل إبان حكومته (١٨٥٨ — ١٨٥٩) . فيطلب من البارون ليونيل روتشيلد « Lionel Rotschild » أن يقدم عرضاً لدى أسبس لشراء القناة (١) . وقد حاول روتشيلد خلال عام ١٨٧٤ وحتى صيف ١٨٧٥ شراء أسهم الخديوي اسماعيل ولكنه لم يوف (٢) . وقد يكون رفض دي أسبس من احساس فرقى وطنى ماد للظهور بمد كارثة حرب ١٨٧٠ ، فصمم على عدم الخضوع لآى ضغط لكي تنازل فرنسا عن حقوقها في القناة التي كان دي أسبس يرى أنها فرنسية . فإغمس في صراع مع الحكومة البريطانية وملاك السفن في موضوع رسوم المرور ولم يكن مستعداً عندئذ لتجديد عروضة السابقة (٣) .

وأحسن دزويلي بغيية الأمل وظل يترقب الفرصة وكان عسى إتصال مستمر بإتقائين على القناة . وفي أكثر من مناسبة (١٨٧٦) ذكر دزويلي في مجلس العموم البريطانى : « أن دي أسبس حضر هنا بنف .ه ودخل في مناقشات معنا مثلاً فعل مع اسلافنا ولكن لم تبكن هناك وسائل ممكنة الاتفاق تكون مرضية للعلاك » (٤) .

وإذا بحثنا المواقف التي حدثت بالحكومة البريطانية لشراء الأسهم ، فهي أولاً وقبل كل شىء تتمثل في إحسانها بأنها أكبر دولة بحرية في العالم ، وحتى

(١) راجع الفصل الأول من الباب الثانى .

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 223; Cf. Buckle, Op. Cit. Vol. 5. p. 413. Kinross, Op. Cit. p. 264.

(3) Buckle, Op. Cit. Vol, 5, p. 413.

(4) Ibid,

المتحكم في تجارة الهند والشرق الأقصى . وسفنها تمثل النسبة العظمى للسفن العابرة في القناة . وهي تريد أن يكون لها صوت مسموع في إدارة القناة . ولم يكن الصراع من أجل تحديد الحولة ورسوم المرور بعيد عن الازدهار ، وكان من مصلحة ملاك السفن والتجارة البريطانية أن تكون رسوم المرور في قناة السويس منخفضة لأقصى حد ممكن ، وكانت انجلترا تتوقع المعارضة الشديدة — في حالة حصولها على الأسهم — من الدول ولاسيما فرنسا . فهي تملك نصف الأسهم ، والحصول على النصف الآخر يعرض الانجليز للأعطال بفرنسا وكان على إنجلترا أن تمنع الفرنسيين من الحصول على بقية أسهم القناة ، في هذه الحالة ستساند الحكومة الفرنسية الشركة في صراعها ضد ملاك السفن . وبذلك لن يكون هناك نهاية لهذا الصراع . ولذا كان منع فرنسا من الحصول على الأسهم هو هدف دزيرلي كذلك كان دزيرلي يهدف إلى وضع حد للصراع بين ملاك السفن البريطانية وشركة قناة السويس (١) .

وهكذا كانت الدوائر البريطانية معده لقبول فكرة شراء أسهم القناة حتى قبل أن يصل خبر عرض الخديوي اسماعيل أسهمه في القناة للرهن أو البيع لبنوك فرنسا إلى سمج دزيرلي (٢) .

وربما يكون وصول بيا مسألة صفقة الأسهم لسمع دزيرلي قد تم عن طريقين :
الاول من طريق الصحفي البريطاني فردريك جرينوود Fredrick Greenwood محرر جريدة Pall Mall Gazette الذي كان يتناول طعام العشاء يوم ١٤ نوفمبر ١٨٧٥ مع أحد رجال المال الذين يعرفون حالة مصر المالية جيداً وهو د. هنري

(1) Hallberg, Op. Cit. pp. 245 - 6.

(2) Ibid., pp: 233 - 234.

أوبنهايم ، فلم منه أن الحديوي يريد ومن أسهمه في شركة قناة السويس لحاجته إلى المال . وعلى ما يبدو فإن هنري أوبنهايم كان مهتما بمناورات « بنك التسليف العقاري » ، و « البنك الانجليزى المصرى » ، ولابد أن أوبنهايم قد عرف بقيام ديرفيو بشراء الاسهم عن طريق « سويران » ، الذى كان قد تحدث مع ديرفيو بهذا الشأن كما ذكرناه . وكان أوبنهايم يعتقد أنه عندما ينقل فريدريك جرينوود الخبر الحكومة البريطانية فإنها (أى الحكومة) ستكون مهتمة هى الاخرى بإحباط خطط ديرفيو . ومن المحتمل أن أوبنهايم لم يقدر رد الفعل من جانب الحكومة البريطانية معتمداً على موقفها السابق من مسألة شراء القناة (١) .

والطريق الثانى هو بيت روتشيلد بالجنس . فبرى « بوكى » أنه من المحتمل أن يكون درزيل قد علم بنبأ مفاوضات بيع الأسهم من جانب آخر ، ذلك أن البارون ليونيل روتشيلد صديق درزيل ، حيث تعود الأخير أن يتناول معه طعام العشاء مساء كل يوم أحد ، وكان روتشيلد على علم تام بالمسائل المالية الهولندية (٢) وكانت مكاتب روتشيلد ملاذاً لدرزيل عندما اتهم موضوع شراء القناة ، وكان روتشيلد حذر زيل نفسه فى إنتظار الفرصة . وربما استطاع روتشيلد الحصول على أخبار مبكرة ، إما من باريس أو القاهرة بما كان يدور فى هذا الصدد (٣) .

ولكن مؤرخ حياة بيت وآل روتشيلد ، يذكر أن أوبنهايم أخبر كلانج جرينوود

(1) Lessage, Op. Cit. pp. 83—98; Cf. Sabry. M. Op. Cit. pp. 161—162; Maurois André, Op. Cit. pp. 277—278; Marlowe, Op. Cit. pp. 296—297.

(2) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 264.

(3) Buckle, Op. Cit. T. 5 440.

وروشيك بالخبير (١) ، ولكن القمة الأولى هي الشائعة ، والتي تردد ذكرها في كثير من المراجع الأوروبية والتي تقول أن جرينود هو ناقل الخبر .

رأى جرينود أن من صالح إنجلترا الحصول على نصيب الخديوي لأن القناة هي طريق الهند ، فسارع صباح اليوم التالي ١٥ نوفمبر ١٨٧٥ بإبلاغ الخبير الموردي (٢) .

وسارع الورد ديري بإرسال البرقية التالية للجنرال ستانتون (٣) : « علمت ، حكومة جلالة الملكة أن مجموعة من رجال المال الفرنسيين تعرض على الخديوي اسماعيل شراء نصيبه من أسهم قناة السويس ، وأن المشاكل المالية الصعبة التي يواجهها الخديوي تجعل من الصعب عليه الرفض . ولهذا نطلب منكم تأييد صحة هذه المعلومات من عدمها . » (٤)

وعلى الفور سارع د ستانتون ، بعمل الاستخبارات اللازمة وتقابل مع نوبار باشا (وزير الخارجية المصري) الذي أخبره بالعرض الذي قدمته الشركة العامة Société Générale ، والبنك الانجليزي - المصري فأرسل ستانتون عندهم ،

(1) Comte Corti, La maison Rothschild. L'apogée 1830—1871 et les temps nouveaux. Traduction française par Pierre Raffegau. Paris 1930. p. 433.

(2) Buckle. Op. Cit, Vos. p. 440; Cf. André Maurois, Op. Cit. pp. 277—8.

(٣) ماجور جنرال ستانتون - قنصل بريطانيا العام في مصر - وصفه أحد الكتّاب المعاصرين بأنه من أفضل جنود إنجلترا في الخارج - راجع :

Lord Kinross, Op. Cit , p. 266.

(4) Derby to Stanton, 15.11.1875, Parl. p. Egypt No. 1 (1876) No. 1

لهذا الموضوع الهام ، وأقره بأن الحكومة البريطانية لا تستطيع أن تنظر فيهم
إتمام لمسألة تمويل ملكية أسهم الخديوي في شركة قناة السويس إلى يد شركة
أجنبية. وأهم ستانتون نوبار بأن الخديوي سيتلقى من إنجلترا أحسن العروض
بالمقارنة مع أي عرض آخر قد تقدم به الشركات الأخرى - إلا أن نوبار أخبره
بأن الخديوي لا يجزم مسألة بيع الأسهم على الرغم من حاجته الماسة للمال ،
لمبلغ يراوح بين ثلاثة أو أربعة ملايين جنيه استرليني ، وأنه نظرا لحاجته للمال
فقد يقبل عرض البنك الانجليزي - المصري .

عندئذ طلب منه ستانتون ، أن يقابل وزير المالية المصري فوراً لتأجيل
المفاوضات - الهاترة بين الخديوي وبيوت المال الفرنسية - حتى يتصل
بمحكمته . وتقابل ستانتون مع وزير المالية والخديوي . وأخبرهما بأن مسألة
بيع أسهم قناة السويس تهم بدرجة كبيرة حكومة جلالة الملكة نظرا لأهمية قناة
السويس لإنجلترا ، فأخبره الخديوي بأنه لم ينكر جدياً في العرض الخاص ببيع
أسهمه ، وعندما سأل ستانتون عما إذا كان هناك هرماً من جانب حكومته ، طلب
منه ستانتون تأجيل المفاوضات مع البنوك المذكورة فوافق الخديوي على تأجيل
المفاوضات حتى مساء يوم الثلاثاء ١٨ نوفمبر . وكان الخديوي قد أخبر ستانتون
بأنه في حالة قيامه ببيع أسهمه فإنه في هذه الحالة سيفضل أن تكون في أيدي حكومة
جلالة الملكة ، بدلا من أي طرف آخر (١).

في نفس الوقت تلقى ستانتون يوم ١٧ نوفمبر برقية من لورد دربي يخبره فيها
بضرورة عدم وقوع أسهم الخديوي في أيدي أجنبية ، وطلب منه سرعة تأجيل
المفاوضات الدائرة بين الحكومة المصرية والبنوك الفرنسية ، وإستعداد الحكومة

(1) Stanton to Derby, 18.11.1875; Parl. p. Ibid. No. 2

البريطانية لشراء هذه الأسهم بشروط مقبولة (١) .

واجتمع مجلس الوزراء البريطانى فى ١٧ نوفمبر ١٨٧٥ لبحث موضوع الأسهم (٢) وإتضح من تقارير درزىلى المرسلة إلى الملكة ومن خطابات الخصوصية ، أن هذه المبادرة وتلك الإطلاقة الجديدة : « a very new departure » كانت من جانبها ، على الرغم من معارضة أعضاء الوزارة ذوى النفوذ المؤثر لهذا الاجراء الجديد ومنهم دربى (٣) . فقد كان دربى يادى الأمر ننتابه الشكوك من الصفقة ، إذ كان يخلص نتائجها السيئة ، سواء المالية أو تأثيرها على العلاقات مع فرنسا والباب العالى (٤) . وتبدو وجهة نظر دربى ومواقفه السابقة عندما إقترح وضع القناة تحت إشراف لجنة دولية (٥) .

وكذلك نجد دربى يؤكد هذا الرأى مرة أخرى « لجافارد » - القائم بالأعمال الفرنسى بلندن - يوم ٣٠ نوفمبر ١٨٧٥ لإبان مقاضات صفقة الأسهم (٦) . ومرة أخرى لدار كورت ، سفير فرنسا بلندن - يوم ٢٧ نوفمبر بعد توقيع صفقة الأسهم (٧) . ولم يكن دربى وحده من المعارضين لصفقة الأسهم ، بل شاركه فى هذا وزير الخزانة « نورثكوت (Northcote) » الذى كان يعارض

(1) Derby to Stanton, 18.11.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 13.

(2) Marlowe, Op. Cit. p. 298.

(3) Buckle, Op. Cit. p. 442.

(4) Hallberg; Op. Cit. pp. 241—2; Cf. Wilson; Op. Cit. pp. 50—51.

(5) Hallberg; Op. Cit. pp. 233—4.

(6) Derby to Lyons. 20.11.1875 Parl. P. Egypt 1 (1876) No. 4.

(8) Derby to Lyons, 27.11.1875. Ibid. No. 10 pp. 8—9.

الصفقة في يادى. الأمر على اعتبار أنها ستساعد دى لسبس في حل مشاكله المالية وعبر عن ذلك بقوله : « I don't like it » إلا أنه عاد وعدل عن رأيه وأيد شراء الصفقة (١) .

على أي حال فقد استطاع دزيرلى إقناع مجلس الوزراء وجميع من حوله بأهمية الصفقة (٢) .

وفي اليوم التالي لإجتماع مجلس الوزراء البريطانى لمناقشة الصفقة، سارع دزيرلى بإرسال الخطاب السرى التالى للملكة إنجلترا في ١٨ نوفمبر : « . . . إن الخديوى على وشك الإفلاس ويذكر في بيع أسهم قناة السويس وقد إنصلنا بالجنرال ستانتون ونقوم شركة فرنسية بالتفاوض مع الخديوى ولكن هناك مصاعب نشأت بينهم بسبب شروط الإنفاق . والأسهم تقدر ثمنها ببضعة ملايين ، حوالى أربعة على الأقل ، إلا أن هذه الإسم تعطى مالكم نفوذاً عظيماً في إدارة القناة . وأنه من الأهمية القصوى ، لنفوذ جلالتك ، والقوة في هذا الوقت الحرج ، أن تكون القناة ملكاً لإنجلترا . وقد اقنعت لورد دربي وأصبح يقبض فكرتي تماماً . وقد عرض الأمر على مجلس الوزراء فوافق بالإجماع على ضرورة الحصول على نصيب الخديوى من الأسهم، وأرسلنا برقية بذلك لستانتون . وفي الليلة الماضية وصلت برقية أخرى منه تفيد بوجود بعض العتبات . وقد اجتمع المجلس مرة أخرى اليوم (الساعة الثانية) لدراسة المشكلة . ويقول الخديوى أنه من الضروري جداً حصوله على مبلغ يتراوح بين ثلاثة وأربعة ملايين جنيه استرلينى قبل يوم ٣٠ من هذا الشهر وهكذا فإن

(1) Haliberg ; Op. Cit footnote p. 242.

(2) Buckle; Op. Cit. p: 442,

الوقت ضيق جدا ، ولكن من الضروري القيام بهذا العمل^(١) .
وأرسل أيضا في اليوم التالي (١٩ نوفمبر) خطاباً آخر للملكة يذكر فيه : « إن
مجلس الوزراء قام بدراسة موضوع أسهم الخديوى أمس لمدة ساعة ونصف
وكان أمام المجلس كلا من « لورد تندرند » (Tenterden) و « الكولونيل
ستوكس » المختص بشئون قناة السويس من قبل حكومة جلالتك . وأن مشكلة
الخديوى المالية في غاية الخطورة . وأن هناك كارثة مالية محققة له لا يمكن تجنبها .
وهكذا فإن العمل صعب ولكن أهميته تفوق صعبته ولا يمكن التخلي
عنه » (٢) .

وفكرت الملكة « دزيرلى » لخطاباته ، وأبرقت « بالموافقة » على المنهج الذى
ينوى أن يتخذة في مسألة قناة السويس ولكننا نخشى صعوبة ترتيبها » (٣) .
ثم بعث دزيرلى للملكة يقول لها : « تقيت برقيتك أمس وكانت مشجعة للغاية
ولم يحدث شئ ذى بال فى الأربع والعشرين ساعة الماضية في الموضوع ، ولكن
الإتصالات بين حكومة جلالتك والقاهرة وتسير بسرعة ، وستأخذ المسألة وقتا
ولكننا لا يجب أن نفعل لحظة عن هذا الموضوع . ويمكن العمل فيها الآن بدون
الرجوع لمجلس الوزراء طالما أنهم قد وافقوا بالإجماع على السياسة العامة . وأعطوا
تفريضا مطلقا لى (Carte blanche) لنجيب هذا الهدف وأن موافقة سيادتكم
مشجعة لى » (٤) .

هذا ما كان يدور فى لندن ، فقد أطلقت يد دزيرلى للعمل واقنع ، كل الأصوات

(1) Ibid. p. 443.

(٢) راجع نص الخطابين المنشورين فى : Buckle; Op: Cit: p. 443.

(3) Ibid., p. 444.

(4) Ibid.

المعارضة وأخذ موافقة الملكة . وأخذ يتابع للوقوف بكل حذر طوال الأيام العشرة التي تمت فيها الصفقة من ١٦ إلى ٢٥ نوفمبر . وعبر عن ذلك بقوله في إحدى رسائله المخصصة : « لأننى لم يسبق لى أن مررت بأسبوع خطير كهذا أحسست فيه بالإنبالك الشديد » (١) .

وإذا إنتقلنا إلى القاهرة لمناخية أحداث سير المعامشات نجد ستانتون يعرض محتويات رد درين في رسالة يوم ١٧ نوفمبر على الخديوى ورفض الخديوى فكرة بيع الأسهم وبين أنه قد يضطر إلى قبول عرض البنك « الانجليزى — المصرى » لتحويل ديونه السائرة بشروط معقولة (٢) .

وكانت الحكومة البريطانية قلقة بالنسبة لمسألة احتلال رهن أسهم القنصلية للبنك المذكور ، وهو البنك الذى عرفت الحكومة البريطانية أنه يعمل لمصلحة بنك التسياف العقارى الفرنسى Credit Foncier . وهذا قد يؤدى إلى فقدان الأسهم لمصلحة فرنسا (٣) . وبناء عليه أبقى درين استانتون بالآتى :

« تلقت حكومة جلالة الملكة بالرضا تأكيد الخديوى بعدم عزمه على بيع أسهمه فى القناة حالياً ، وأنه إذا فكر فى بيعها فسيمطى لحكومة جلالة الملكة حق الشراء . وحيث أن الرهن يتم لمصلحة البنك « الانجليزى » المصرى ، فإن حكومة الملكة ترغب فى معرفة التفاصيل وعلى الأخص معرفة الأشياء التى قد تمنع الخديوى من إسترداد الأسهم المرهونة » (٤) .

(١) خطاب يث ٤ درزىلى فى ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ (غداة توقيع الصفقة) الى صديقه اللدى برادفورد أنظر :

Lettres inédites; Op Cit p. 151 .

(2) Marlowe; Op. Cit. p. 299.

(3) Ibid.; pp. 299—300.

(4) Derby to Stanton; 18, 11, 1875; Parl P. Op. Cit.; No. 3.

وقد أرسل ستانتون لحكومته في ٢١ نوفمبر يخبرها بأن نوبار باشا قد أكد له بأن الترتيبات مع البنك « الانجليزى - المصرى » لم تتم نظراً لمطالبهم المبالغ فيها . وهناك عرض جديد من « الشركة العامة » لتقديم مبلغ ٨٥ مليون فرنك خلال ثلاثة أشهر . وتعدوا بتقديم المبالغ قبل ٥ يناير . وعشروهم هو تحويل الدين السائر ، بما فيه القرض المتقدم منهم إلى ديون طويلة الأجل . وإذا لم يدفع الخديوى المبالغ بعد ثلاثة أشهر فتصبح الشركة مالكة لأسهم الخديوى . وأن الخديوى مريض ولا يستطيع تأدية أعماله . إلا أن الوزراء مستعدين لقبول عندما يحسوا بحدية الاقتراح . وأنه إذا قدمت اقتراحات معقولة من جانب الرأسمالين الانجليز ، همدئذ يمكن إنقاذ الموقف ، خصوصاً إذا ما ثبت أن عرض الشركة العامة غير جاد (١) .

ومكنا عندما علم نوبار باشا وشريف باشا بأن الحكومة البريطانية قد دخلت السوق لشراء أسهم الخديوى ، أخذوا زلفان الثمن (bid up Price) خصيصاً وأن ستانتون لم تكن لديه معلومات كافية عن عالم المالية المصرية ، ووجد كل من نوبار وشريف في ستانتون عيلاً مستعداً للوقوع في شركائ خداعها (to fall for their stratagems) ؛ فقد نهلا إليه إنطباعاً بأن بحرقه البنوك الفرنسية كانتا نشطتين في السوق ، تنافس كل منهما الأخرى . وأن الحكومة البريطانية بتقديمها للتعامل مع الخديوى قد دخلت حلقة الصراع مع ديرفيو والشركة العامة والبنك الانجليزى - المصرى وبنك التسليف العقاري (٢) . ومن الواضح أن شريف ونوبار كانا يتصرفان سوياً إزاء أزمة

(1) Ibid.; Cf. Kinross; Op. Cit.; p. 267.

(2) Kinross, Op. Cit. p. 266.

الحكومة البريطانية للمطليبيها (١).

وفي ٢٢ نوفمبر أرسل لورد ديربي رده إلى ستانتون جاء فيه : « إن حكومة جلالة الملكة مهتمة بضرورة حصول الخديوي على هذه المساعدة كما يطلب وبشروط معقولة ، ويمكن ترتيب ذلك . وأن الحكومة على استعداد لإيفاد مندوب خاص . [عمل كل محاولة لتعطيل أى إجراءات لبيع أو رهن أسهم الخديوي] (٢) . وقد أرسل ستانتون في مساء نفس اليوم يحيط بحكومته بزيارة شريف باشا له مكلفاً من الخديوي لاخباره بأن مة رحات رهن الاسهم قد سحبيت ، وأن عرض بيع الاسهم هي للطروحة آنذاك ، وأن دى لسبس قد أرسل الخديوي برقية يعرض فيها مبلغ مائة مليون فرنك ثمناً للأسهم . وأن الخديوي سيبيع الاسهم للحكومة جلالة الملكة بنفس السعر ، وأن عرض دى لسبس يعتقد أنه لحساب الحكومة الفرنسية . وطلب ستانتون رد حكومته يوم الثلاثاء التالي (٢٥ نوفمبر) (٣) . وأرسل ستانتون برقية عاجلة لاحقة لبرقيته السابقة يؤكد لحكومته بأن الحكومة المصرية ستدفع فائدة ٥ / سنوية مقابل حرمان الاسهم من فوائدھا إلى ان تنتهي فترة حرمان الاسهم عن الفوائد (٤) .

(1) Marlowe, Op. Cit. p. 301.

(2) Derby to Stanton; 23.11.1875; Op. Cit. No. 8. p. 3.

(3) Hallberg; Op. Cit. p. 239. Cf. Marlowe, Op. Cit. p. 301.

من المتكوك فيه تقديم هذا العرض من جانب فرنسا (١٠٠ مليون فرنك) ، وقد قام شارل ليساج بدراسة دقيقة لهذا الموضوع وهو أيضا لا يعتقد بمثل هذا الاقتراح المقدم من جانب فرنسا - راجع :

Lessage, Op. Cit. pp. 242-5.

(4) Marlowe, Op. Cit. p. 301.

ويدور أن مسألة عرض دى إيسيس (مائة مليون فرنك) على الخديوى ثمناً للأسم من إختراع حريف باشا بهدف جعل الحكومة البريطانية تشارك لشراء الأسم بنفس السعر ، الذى يعتبر زيادة بمقدار ٨ مليون فرنك عن العرض الأول و ١٥ مليون فرنك زيادة عن العرض الثانى الذى تقدم به ديرفيو والذى نص على حرمان مصر من الأسم ونسبة الأرباح ١٥٪ الخاصة بتصيب الحكومة فى شركة قناة السويس ، وذلك فى حالة عدم السداد ، والسبب فى انخفاض العرض الثانى الذى تقدم ديرفيو الخديوى يرجع إلى انخفاض سعر السهم خلال الفترة ما بين العرضين الأول والثانى ، فنجد فى المذكرة التى بعث بها الكولونيل ستوكس فى ١٩/١١ لهرنى يذكر أن سعر السهم فى السوق قد انخفضت قيمته خلال الثلاثة أسابيع الأخيرة من ٧٣٠ فرنكاً إلى ٦٨٥ فرنكاً (١). وأنه إذا قدم عرض بمبلغ ٣٠٥ مليون جنيه استرلى (أى ما يعادل ٨٧٥ مليون فرنك) بدون النص على الفوائد الخاصة بكيونات الأسم ، فإن الخديوى سيقبل هذا العرض بسهولة (٢) . وأن الحكومة المصرية فى تقديمها العرض للمائة مليون فرنك احتسب سعر السهم ٥٦٠ فرنكاً (على أساس ١٧٧٦٤٢ سهماً) وهو سعر أقل من سعر السهم فى السوق (٣).

قرر مجلس الوزراء البريطانى فى جلسة يوم ١٧ نوفمبر ، مبدأ الاستعداد لشراء أسم مصر فى القناة . وعندما وردت برقية د ستانتون ، يوم ٢٣ نوفمبر بموافقة الخديوى على البيع ، كان على دزيرلى أن يدبر المبلغ . وصادفته مشكلة أخذ موافقة البرلمان ، والذى لم يكن فى دورة الانعقاد ، حتى لو كان فى دورة

(1) Ibid.; p. 302.

(2) Marlowe; Op. Cit. p. 302.

(3) Ibid.

الإلتعاد فإن الرغبة في السرية تجعل من المستحيل طلب اللبلغ من مجلس العموم ،
ولكن دزيرلي كان مقدراً لهذه المشكلة منذ بداية التحرك البريطاني .

فأثناء جلسة مجلس الوزراء (١٧ نوفمبر) كانت دزيرلي قد كلف سكرتيره
الخاص « مونتاجو كوري » Montagu Corry ، بأن ينظر في الغرفة الخارجه
لمجلس الوزراء ، وعندما يعطيه دزيرلي الإشارة — بأن يخرج الزعيم رأسه بعد
أن يفتح الباب قليلاً ويقول كلمة : « نعم » — يتجه السكرتير فوراً إلى البارون
روتشيلد ويخبره بأن رئيس الوزراء يطلب ٤ مليون جنيه استرليني « غذا » .
وبناء على هذه القصة ، اتجه كوري إلى روتشيلد ، الذي كان على مائدة الطعام ،
فقال له : « ان دزيرلي في حاجة إلى أربعة ملايين جنيه في اليوم التالي ، وكان
روتشيلد على وشك أن يأكل غنيماً فالتقط واحدة ونقل القشرة ، وسأل :
« ما ضماناتك ؟ » فقال : « الحكومة البريطانية » ، فرد روتشيلد : « ستكون
لديك » (١) . ولا شك ان العلاقة الوطيدة بين دزيرلي وصديقه « ليونيل
روتشيلد » ، كانت من أسباب نجاح هذه الصفقة .

فقد كانت هذه « علاقة صغار الحديث باستمرار بين السفراء الالمان والسياسيين ،
مثل كونت مونستر (Count Munster) السفير الالماني في لندن ، وهو هنلوه :
Hohenlohe (سفير ألمانيا بباريس) . وكان بيت روتشيلد في انجلترا يقوم
بالاعمال الهامة آنذاك ، واحتل مركزاً مرموقاً حتى بين فروع جميع بيوت
روتشيلد وفي الفترة التالية للحرب الفرنسية الألمانية توطدت العلاقة بين « ليونيل
دزيرلي » و « روتشيلد » على الرغم من أن دزيرلي كان مسيحياً من أصل يهودي .
فكان ذلك عاملاً مهماً لعقد صداقته مع « ليونيل روتشيلد » ، والتي ترجع تاريخها

إلى أيام شبابه وازدادت توثقا . ويتحدث دزيريلي بإعجاب عن آل روتشيلد بقوله : « كنت دائما أقول بأنه لا يوجد مثل آل روتشيلد كثير » (١) . وهكذا كان دزيريلي مقدرا لكل الظروف والاحتمالات . وإستطاع حل مشكلة الحصول على المبالغ من صديقه روتشيلد . وتم توقيع العقد بين وزير الخزانة « ستافورد نورثكوت » وروتشيلد من أجل أن تحصل الحكومة البريطانية على الأسهم في ٢٠ نوفمبر . وكانت بنود الاتفاق تقضى بحصول روتشيلد على حصة قدرها ٢٠٪ من الأربعة ملايين جنيه التي ستقدمها الحكومة للخديوي وستحصل الحكومة على نسبة ٨٠٪ التي تمثل فوائد الأسهم والتي تعهد الخديوي بدفعها حتى فترة عودة الفائدة للأسهم ، إلى الحكومة البريطانية (٢) . وبعد توقيع العقد مع روتشيلد أبرقت وزارة الخارجية البريطانية إلى ستانتون يوم ٢٥ نوفمبر بالآتي :

« قبل عرض الخديوي ، ووافقت حكومة جلالة الملكة على شراء ١٧٧٦٠٠٠ سهماً من الخديوي مقابل أربعة ملايين جنيه استرليني ، وأوصت البرلمان بالتصديق على العقد . وفي نفس الوقت فإن السادة روتشيلد ، وأولاده هم وكلاء حكومة جلالة الملكة في لندن لتنفيذ الاتفاق . وهم مستعدون لدفع مليون جنيه استرليني في أول ديسمبر تحت تصرف الحكومة المصرية عن الأسهم التي ستسلم اليك نيابة عن حكومة جلالة الملكة . أما الثلاثة ملايين الباقية ستسدد خلال شهر ديسمبر وينابر حسبما يتم الترتيب بين الحكومة المصرية وبيت روتشيلد أما نسبة ٨٠٪ فوائد الأسهم التي تعهد الخديوي بدفعها لحكومة جلالة الملكة

(1) Corti, count, Op. Cit. p. 433.

(2) Parliamentary Papers, Egypt No. 1 (1876), 25.11.1875, No. 7 inclosure No 1, 2, 3, pp. 5—6.

حتى يتم تحرير الكويونات ستحمل على دخل الحكومة المصرية (١).
وفي نفس اليوم أرسلت وزارة الخارجية البريطانية برقية أخرى لستانتون ،
قالت كانت تخشى أن تتسبب مسألة هـ / في فشل المفاوضات ، فأخبرته ببرقية سرية
بأن يذكر نسبة هـ / الفائدة ويصر عليها إذا وجد الفرصة سانحة للنجاح وألا
يدع المساومة تقصد المسألة (٢).

وعندما وصل رد الحكومة البريطانية سارع ستانتون وذهب مبكراً لسراي
الخديوي للقبالة وهرض رد حكومته بالموافقة على الشراء ، ولم يتمكن من
قبالة الخديوي اسماعيل لأن نصيحة الأطباء له ألا يزوجه أحد ، ولكنه أخبر
وزير المالية اسماعيل صديق باشا والذي كان مع نوبار باشا وزير الخارجية
ووزير العدل بموافقة حكومته على شروط البيع ، وخشية سوء النهم أو
مؤامرات التدخل لإفساد الإنفاق عرض ستانتون عليهم استمداده للتوقيع على
الإنفاق . وعندما وقع ستانتون على العقد (٣) أرسل لحكومته يخبرها بنجام
التوقيع على صفة بيع أسهم قناة السويس وأنها — أي الأسهم — ستودع
طرفه صياح الغد .

وعند الإستلام أنصَح أن عدد الأسهم هو ١٧٦٠٢٠٢ سهماً فأشترط
ستانتون ضرورة خصم الأسهم الناقصة وعددها ١٠٤٠ من المبالغ الذي ستدفعه
حكومة جلالة الملكة . وفي اليوم التالي أودعت الأسهم في سبعة أكراس كبيرة

(1) Derby to Stanton; 25 II, 1875, Parl. P. Ibid. No. 6; p. 4.

(2) Marlowe; Op. Cit.; p. 303.

(٣) راجع نصوص المندوبين الحكومة البريطانية ويمثلها « ستانتون » والحكومة
المصرية ويمثلها « اسماعيل صديق » :

Parl. P. Op. Cit. inclosure in No. 8; pp. 7—8.

بالقنصلية البريطانية . وقد تم ربطهما بالشمع بمعرفة وزير المالية المصرى . وكان كل من ستانتون وموظفى القنصلية فى انتظار مراجعة الاسم^(١) .

أما الاسم الناقصة وعددها ١٠٤٠ سهماً فكان الخديوى اسماعيل قد أنصرف فيها أثناء إقامته بباريس فى السنوات السابقة فأصبح مجموع ما تملكه مصر ١٧٦٠٢٠٢ سهماً . ويذكر فوزان بك ، أنه لا يعرف على أى نحو وقع هذا التصرف ، وهل كان فى صورة هدية أو هبة أو بيع ، ولكنه يحدد التاريخ الذى تم فيه هذا التصرف تحديداً عاماً ، فيذكر أنه بين عامى ١٨٦٣ ، ١٨٦٩ ويستدل على ذلك من الإنفاق المالى الذى عقده اسماعيل مع الشركة فى ٢٠ مارس ١٨٦٣ فقد نص فيه صراحة على أن مصر تملك ١٧٧٠٦٤٢ سهماً ثم الإنفاق الذى عقده اسماعيل مع الشركة فى ٢٣ أبريل ١٨٦٩ وقد نص فيه صراحة على أن مصر تملك ١٧٦٠٢٠٢ سهماً^(٢) بينما يذكر أحد الكتاب بأن رجل المال جوشن «Goschen» إنهم اسماعيل صدين المقتش بتلاعبه فى أوراق قناة السويس^(٣) .

فطالبت الحكومة البريطانية عندئذ بتخفيض الثمن من ٤ ملايين جنيه استرلينى إلى ٣٩٧٦٠٨٢ جنيه استرلينى فأجيبته إلى طلبها^(٤) . بالإضافة إلى

(1) Stanton to Derby, 27.11.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 8.

(2) Voisin-Bey, Op. Cit., T. ii, p. 286, «Footnote».

وراجع أيضاً عبد العزيز الشناوى — النيات السياسية حول قناة السويس ٣٧٧ و٥٥٥ هـ .

(٣) نجيب مخلوف — نوبل باشا وما تم على يديه — المطبعة المصرية بمصر — لم يذكر تاريخ الطبع (فى عهد عباس الثانى) — ص ١٠٠ .

(٤) ثمن الأسهم القسلى وفق التقرير المقدم للبرلمان فى ١٨٨٢/٦/٢٠ هو ٣٩٧٦٠٨٢ استرلينى ثمن شراء الأسهم + ٩٩٤١٥ استرلينى عمولة روتشيلد ٧٠٠/ + ٦٢٥ نفقات = ٣٩٧٦٠٨٢ استرلينى أنظر :

Wilson, Op. Cit, p. 54.

التزام الحكومة المصرية بأن تؤدي للحكومة البريطانية ولمدة ١٩ سنة تفنيز في يوليو ١٨٩٤ فوائد ٥٪ . وكانت الحكومة البريطانية تعلم علماً يقيناً بأمر هاتين المسألتين : تصرف اسمايل في ١٠٤٠ سهماً ، وتنازله عن أرباح أسهم مصر . ولكنهما لم تشأ الإشارة لها إبان المفاوضات الخاصة بعقد الصفقة لأنها كانت حريصة كل الحرص على أن تستأثر لنفسها بالأسهم . فقد كان هناك سباق محموم — كما رأينا — بينها وبين المؤسسات المالية الفرنسية لعقد الصفقة . فلما اطمأنت إلى أنها كسبت الجولة الأولى أثار هاتين الدقتين تباعاً . وكانت مصر أضعف من أن تقف في وجه المطامع الاستثمارية وأمام الغزو المالي الأوربي (١) .

وقد جاء في تقرير رسمي نشرته الحكومة البريطانية أن الحكومة المصرية تعهدت بأن تدفع فوائد الأسهم بمعدل ٥٪ وأن هذه الفوائد تصل ١٩٣ر٨٥٨ جنيهه مصري في العام ويمادل هذا المبلغ ١٩٨ر٨٢٨ جنيهه استرلينى . وأن هذا المبلغ ينتهى عام ١٨٩٤ . ويعلق عبد العزيز الشناوى على هذا العمل بقوله : ومعنى هذا وبعملية حسابية بسيطة ، اتردت الحكومة البريطانية على مدى تسعة عشر عاماً ٣٧٦٤ر٣٢٧ جنيهها استرلينياً ، وهو ما يقرب من المبلغ الذى دفعته ثمناً للأسهم وكسبت الأسهم وكانت منبعاً مالياً غزيراً تدفق على الخزائنة البريطانية كل عام بصفة منتظمة ورتيبة وبزيادة مضطردة سنة بعد أخرى حتى عام ١٩٥٦ . وكسبت أيضاً عندما عين دى لسبس ٣٠ انجليز في مجلس الإدارة . وكسبت مرة رابعة عام ١٩٥٨ عند تصوية التعويضات المالية لمحة الأسهم مقدرة قيمتها بحسب سعر الاقفال في بورصة الأوراق المالية بباريس في ٢٥ يوليو ١٩٥٦ (٢) .

(١) الشناوى - قناة السويس والتيارات السياسية ج ١ ص ٣٧٧ - ٣٧٨

(٢) المرجع السابق ج ١ ص ٣٧٨

وعن الاسم الناقصة يذكره لورد كينروس ، أنه عند مراجعة نوبار الاسم بالتصلية مع سانتون فوجد ١٠٤٠ سهماً ناقصة ، فذكر نوبار أنها قد بيعت في باريس منذ حوالي اثنا عشر عاماً (١) .

طلب البارون ووتشيك أن يقوم الموثق العام (Notary public) بكتابة قائمة بالأسهم وأرقامها والبيانات الأخرى ، ولستحين آخرين معتمدين له والحكومة بجلالة الملك . ولكن اتضح عدم وجود موثقاً للعقود في مصر . لذلك كان على نائب القنصل البريطاني ومع مندوبين من وزارة المالية المصرية القيام بهذا العمل . وتطلب ذلك عملاً ضخماً ووقتاً كبيراً تيسر ميزانية القنصلية عنها . لهذا يكتب سانتون لحكومته بالتصريح له باستخدام ودفع أتعاب الكتبة الإضافيين (Clerical staff) لاختصار الوقت . وسجلت العقود في مجموعات تكون كل مجموعة من مائة أو من خمسين . وعندما انتهت مشكلة تسجيلها ظهرت مشكلة أخرى هي مشكلة نقلها سالمة إلى لندن خصوصاً وأن سانتون أحس بالمسؤولية ، بالإحاطة إلى أنها كانت تحتل فراغاً كبيراً بالتصلية البريطانية (٧ صناديق) (٢) .

وأصدرت وزارة البحرية تعليماتها إلى سفينة نقل الجنود البريطانية «مالابار» (Malabar) القادمة من البحر الأحمر بالرسو في الاسكندرية لنقل أكياس معينة ، لم تحدد ، زيادة في الحيلة وغرفاً على الأسهم . وسافر سانتون في قطار خاص من القاهرة إلى الاسكندرية بالأسهم . ونقلت السفينة «مالابار» الأسهم من الاسكندرية في ١٧ ديسمبر (٣) . فوصلت ميناء

(1) Kinross, Op. Cit. p. 275.

(2) Stanton to Derby, 4.12.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 30.

(3) Parl. P., Op. Cit. No. 15 (16.11.75), No. 17 (17.12.1875)

43 (21.12.1875), No. 44, No. 46. (31.12.1876).

(Portsmouth) يوم ٢٢ ديسمبر ١٨٧٥ ، ونقلت تحت حراسة الى بنك انجلترا حيث تم ايداعها^(١). وقد أورد معظم من كتبوا عن تاريخ قناة السويس بيانات عن فوائد الأسهم التي حصلت عليها بريطانيا من الناحية المالية . فيذكر ويلسون ، أن فوائد الأسهم الانجليزية حتى عام ١٩٣٢/١٩٣١ بلغت قيمتها ٢٣٨.٨٧٩ استرليني^(٢). أما كينروس فيذكر أنه خلال ست سنوات فقط من حصول بريطانيا على الأسهم ارتفعت قيمة الاسهم من ٤ ملايين جنيه استرليني الى ٧٥.٠٠٠ جنيه استرليني . وفي نهاية القرن تزايدت القيمة الى معدل ٢ مليون جنيه استرليني سنويا حتى ما قبل الحرب العالمية الاولى فبلغت قيمتها عشرة أضعاف القيمة الأصلية^(٣) .

وهكذا لم تدم أحداث قصة حصول انجلترا على أسهم مصر في قناة السويس أكثر من عشرة أيام من ١٦ نوفمبر ١٨٧٥ حتى ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ . وسارع ذريلى فأرسل يهني الملك بإتمام الصفقة الرائعة Masterly stroke ، فكتب اليها في ٢٤ نوفمبر يقول : « لقد إنتهى الأمر لثمة ، وأصبحت الاسهم ملكا لك ياسيدتي : (you have it, Madam) ، وأسقط في يد الحكومة الفرنسية ، حاولوا جردهم تقديم فروض ذات فائدة مرتفعة وبشروط مجحفه . وقدم الخديوى أسهمه للحكومة جلاتكم ياتسا ، بمبلغ قدره أربعة ملايين جنيه استرليني في الحال . ولم يكن هناك إلا عمل واحد يستطيع أن يقدم ذلك سوى

(1) Parl. P. Op. Cit. No. 46; Cf. Lessage, Op. Cit., pp. 158 — 163.

(2) Wilson, Op. Cit. p. 58.

(3) Kinross, Op. Cit., p. 269.

مصرف روتشيلد وقد سلكوا خيراً مسلك ، فقدموا للبلخ بمائة بسيطة جداً .
وأصبح نصيب الخديوى من الاسهم في يدك بإسدى الآن . وقد استمر المجلس
أربع ساعات يدرس هذا الموضوع ، ولم يكن لهذريل لحظة راحة للاستراحة
اليوم ، ولذا فإن هذه الرسالة تأمل أن ينظر اليها بعين الاحتذار لأن كاتبها
محمد الذهن وسيقص على سيادتكم القصة بأكملها غدا . وانفقت الحكومة
وروتشيلد على بقاء الموضوع سرا ، ولكن هناك شك في ذلك لأنه سيعرف غدا
من القاهرة (١) .

وردت الملكة عل خطاب دزريل يوم ١٨٧٥/١١/٢٥ بقولها : « إن هذا عمل
عظيم وهام ، وعندما يملن ويصبح معروفاً — حسبما تشعر الملكة — فإن هذا
العمل سيكون مصدر إعجاب كل الشعب في البلاد ، إلا أن هذا المبلغ الكبير
هو المشكلة وأن الملكة لشغوفة بسماع كافة القصة من دزريل عن هذا الموضوع
هذه وثيقة اليوم » (٢) .

وقد عبر دزريل عن مشاعره بعد اتمام هذه الصفة في الخطاب الشخصى الذى
أرسله لصديقه (لادى براد فورد) غداة توقيع الصفة يوم ٢٥ نوفمبر يقول
لها : « سأخبرك بسر عظيم خاص بالدولة تم خلال الاربعة والعشرين ساعة
اللازمة ، وهو من أهم أخبار هذا العام ، أخبار جيلنا وذلك قبل أن نقرأه في
الصحف . لقد اشترت لانتجرتا أسهم الخديوى الخاصة بقناة السويس ،
وراجعنا عند قيامنا بعملنا هذا كل المغامرين والأعماليين ورجال المال في العالم .
فقد نظموا في مجموعات من المصوص العمل معنا . كذلك واجهنا جواسيس

(1) Disraeli to Queen Victoria, 24.11.1875, Buekle, Op. Cit.,
T.V., pp. 448 — 9.

(2) Queen Victoria to Disraeli, 25.11.1875, Ibid., p. 449.

اختفوا في كل مكان ، ومع ذلك فقد أربكتهم جميعاً ، ولم يدرك فيينا أحده .
وأمس الأول ، تقدم دى لسبس وشركته التي لها بقية الأسهم بقرض عظيم ،
وكان مؤيداً بالحكومة الفرنسية . ولو نجح دى لسبس في الحصول الاسهم
لأصبحت قناة السويس بالكامل ملكاً لفرنسا . ولتمكنت من إغلاقها . وقد
أعطينا الخديوى أربعة ملايين جنيه إسترليني مقابل الاسهم ، ونحن في إنتظار
تأييد البرلمان لنا في هذه الصفقة . وقبلنا مر على أسبوع خطير مثله ، وإني الآن
في حالة اجهاد شديدة^(١) . كذلك أرسل دزويل للملكة يصف لها هذا الأسبوع
الجافل بالأحداث بقوله :

« لم يكن لدينا الوقت للتنفس ، وكان علينا القيام بهذا العمل^(٢) . كما كتب
دزويل في اليوم التالي الى ليدى برادفورد (٢٦ نوفمبر) معبراً عن بهجته
بقوله : « إن شراء الأسهم كان بمثابة ضربة لبسمارك وهذا ما أغضبته بالنسبة
لتصريحه بأن انجلترا قد توافقت عن أن تصبح قوة سياسية ، ذلك أن بسمارك
كثيراً ما كان يردد هذه العبارة عديراً الى أنها رأيه الخاص^(٣) .
هذا وفي اليوم التالي لعقد الصفقة قال الخديوى اسماعيل لقنصل بريطانيا :

(1) Disraeli à lady Bradford, 25.11.1875, *Lettres intimes*

Op. Cit. pp. 150 — 151.

(2) André Maurois , Op. Cit p. 278.

(3) « ... C'était un coup pour Bismarck, faisant allusion, j'imagine, à ses insolentes déclarations sur l'Angleterre, qu'il dit ne plus être une puissance politique. Elle a répété plusieurs fois cette remarque, montrant que c'était son idée dominante ».

Disraeli à Bradford, Op. Cit, p. 151.

هذه أهم صفقة عقدت بينهما واستعود عليكم بنوائد سياسية ومالية محققة، ولكنها أسوأ حادثة بالنسبة لنا، (١).

* * *

لنتقل بعد ذلك إلى دراسة صورة أخرى محزنة في تاريخ مصر والقناة ألا وهي فقدانها لآخر ميزة مادية لها في قناة السويس، وفي حصتها من صافي أرباح الشركة بنسبة ١٥٪. وهي التي نصت عليها المادة ١٨ من عقد الفرمان الثاني (٥ يناير ١٨٥٦) (٢).

فوجد الأخديوي اسماعيل، إبان مفاوضاته مع انجلترا لبيع أسهم قناة السويس، يعرض على «ستانتون» - القنصل البريطاني في مصر - بيع حصة ١٥٪ من صافي أرباح الشركة. وأكد اسماعيل «ستانتون» عندما قدم العرض أنه لن تثار مشكلة بالنسبة لبيع حصة مصر في أرباح الشركة، مثلاً أثبتت مشكلة الأسهم السابقة، لأن انجلترا الآن مالكة لجزء من أسهم القناة وأضاف أن هذه الحصة في نظره إذا حصلت عليها بريطانيا سيكون لها عندئذ السيطرة على إدارة شركة القناة أكثر من حصولها على الأسهم. كما ذكر له أن فرنسا قد عرضت عليه مبلغاً يتراوح بين ٣٠، ٤ مليون فرنك ثمناً لهذه الحصة (٣).

(١) مصطفى الخفاوي - قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - ص ٤٠٦-٤٠٧.
(٢) نفس المادة ١٨ من عقد الإنجاز على: «... نظراً للاوضاع المتداول عنها والإمكانيات الأخرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقة تحتفظ لمصالح الحكومة المصرية بحق استقطاع ١٥٪ من صافي الأرباح السنوية التي تحددها وتوزعها الجمعية العمومية للشاهمين» راجع: «طرس غالى - قناة السويس ومشكلاتها» ص ٧.

(3) Stanton to Derby, Cairo 27.11, 1875, Par. p. Egypt 1 (1876) No, 16.

وقد أثار ذلك مخاوف فرنسا ، وأعاد إلى الأذهان مرة أخرى مسألة تهديد العلاقات بين الدولتين . ولكن اللورد دربي أكد «لداركوت» — سفير فرنسا بلندن — أن الخديوي يمرض بيع حصة (١٥٪) من صافي دخل شركة قناة السويس وأن الحكومة البريطانية قد أبدت له عدم اهتمامها بذلك^(١) وأنها لا تفكر في الحصول على هذه الحصة ، وأن نية الحكومة البريطانية هي «ألا تتجاوز ما تراه ضرورياً وكافياً لحماية المصالح التجارية البريطانية» :

« qui lui a paru nécessaire et suffisant pour assurer les intérêts du commerce anglais »^(٢)

وحاول دربي طمأنة السفير الفرنسي بقوله أنه يرى في موقف اسماعيل محاولة للمساومة للحصول على أكبر قدر من الربح^(٣) .

وفي حقيقة الأمر نجد أنه في الوقت الذي رافقت فيه الحكومة البريطانية شراء حصة ١٥٪ من الخديوي اسماعيل ، تمخذه من التصرف في هذه الحصة على أساس أن هذا العمل — من وجهة نظرها — يعتبر خرقاً للفرمان ، ويتعارض مع المحافظة على وحدة الدولة العثمانية . وذلك خشية أن يحصل ذلك الخديوي بنقد سلطنة على شركة قناة السويس التي ضمنمتها عقود الإمتياز وصدق عليها الباب العالي . ورد الخديوي على مخاوف الحكومة البريطانية ، بأن يبيع الحصة ١٥٪ «لما يمثل صفقة مالية فقط» : « as a Purely a financial transaction »

(1) Lord Lyons to Derby, 4.12.1875, Par. p. Egypt 1 (1876)

No. 17.

(2) D'Harcourt à Duc Decazes, 3.12.1875, D.D.F. 1^{er} série,

T. 2, No. 22.

(3) D.D.F. Ibid.

ولن يقلل بأى حال من الأحوال من سلطته على شركة قناة السويس التى نص عليها عقد الامتياز . وطمان الحكومة البريطانية أنه لا ينوى التخلي عن سلطته فى القناة . وأكد اسماعيل أنه على الرغم من استعمال دى لسبس له الرد على مقترحاته ، فإنه (أى الخديوى) لن يدخل فى مفاوضات فى هذه المسألة قبل إستشارة كيف Cave (١) .

هذا وقد عثر القاضى كرايتميه بيير ، على وثيقة فى قصر هابدين مؤرخة فى ٣٠ نوفمبر ١٨٧٥ تذكر أن اسماعيل قد تلقى عرضاً من دى لسبس ، عن طريق « بارو » rot (٢) بأن مؤسسة مائية — لم يذكر اسمها — قد فوضته بعرض مبلغ ٣٠ مليون فرنك لشراء حصة الـ ١٥٪ . وسيدفع للمبلغ خلال ستة أو ثمانية أشهر ، وكان هذا هو العرض الذى قدمه دى لسبس بإجماع من دوق ديكاز — وزير خارجية فرنسا — وقدر دى لسبس المبلغ المطلوب ما بين ٣٠ ، ٤٠ مليون فرنك واهتم دى لسبس بتدبير هذا المبلغ فى داخل فرنسا (٣) . ويؤكد كرايتميه أنه لم يعثر على رد لهذا الخطاب الموجه للخديوى . وعلى أى حال فإن هذا الخطاب يفسر البرقية التى أرسلها الخديوى إلى « بارو » فى ٤ ديسمبر ١٨٧٥ والتى يذكر فيها أن مجموعة أخرى قد عرضت عليه مبلغ ٤٠ مليون فرنك كما توجد رسالة أخرى بتاريخ ١٥ ديسمبر ١٨٧٥ عن نفس الموضوع تذكر أن

(1) Derby to Stanton, 6.12.1875, Par. P. Egypt No. 1 (1876) No. 24,28.

(٢) هو حامى فرنسى شهير بباريس ويحمل مستشاراً قانونياً للخديوى ووكيلاً له بباريس .

(3) Crabitès P. The spoliation of Suez. London. 1940 pp. 188-9 Cf. Meriowe, the making of Suez Canal. p 294.

المرض قد ارتفع فأصبح ٥٤ مليون فرنك (١).

ورد د بارو ، على الخديوي في ١٦ ديسمبر ١٨٧٥ بأنه قد تقابل مع دي
لسبس الذي أكد له بأن المؤسسة المالية ، ما زالت تقدم عرضاً مالياً يتراوح
بين ٤٠ و ٥٠ مليون فرنك بضمائم نصيب مصر في أرباح شركة قناة السويس
(١٥ /) وأن المؤسسة المالية ستقدم هذا القرض نظراً فائدة سنوية تتراوح بين
٩ ، ١٠ / في حالة مرافقة الخديوي على المرض ، وأن وزير الخارجية الفرنسية
ذوق ديكان متحمس للغاية لتسوية هذا الموضوع (٢).

ويؤكد كرايبيته بأن هذه الصفقة لم تتم مستنداً إلى البرقية التي أرسلها الخديوي
إلى د بارو ، في ٢٥ ديسمبر ١٨٧٥ (٣) جاء فيها : د أيرق دي لسبس إلى باريس
يعرض قرضاً قدره ٥٠ مليون فرنك بضمائم نسبة (١٥ /) وأن هذا القرض لمدة
عامين بفائدة ٨ / دفع أقساطه كل ستة أشهر . . . ونحن لسنا في حاجة إلى
المال في الوقت الحالي ولا سيئات خطورة معينة نود أن ننهي هذا الموضوع على
وجه السرعة (٤) . ويمتنع كرايبيته على ذلك بقوله : « يبدو أن شيئاً
ما قد حدث فقد توقفت المفاوضات ولم يقدم القرض وفشلت مساعي ذوق
ديكان وأثار ذلك حفيظه وزارة الخارجية الفرنسية ، Quai d'orsay ، على
اسماعيل .

وكان الرأي العام الفرنسي ، قدهاجم — كما رأينا من قبل — وزارة الخارجية

(1) Ibid, P. 190

(2) Grébillès P. Op. Cit. p. 190.

(3) Ibid, p 191

(4) اجتماعاً « كرايبيته » من وثائق قصر عابدين ملف رقم 19/12 .

(4) Ibid,

الفرنسية لنفشل في مسألة بيع أسهم مصر في القناة ، لهذا سارع ديكاز وزملائه بالانهاض بالحصول على المورد الآخر مصر في قناة السويس وهي نسبة ١٥٪ من صافي أرباح الشركة . وعندما أحبطت مساعيهم امتلات قلوبهم بالحقد على اسماعيل (١) .

وفي غمار أحداث مايو ١٨٧٧ سى دوق ديكاز المسألة ، ولكننا أنقذت مرة أخرى عند ازدياد الارتباكات المالية ، وحلول أجل تسديد الديون في أول مايو ١٨٧٨ ، بدفع مبلغ ٢ مليون جنيه استرليني من دين الخديوي الموحد ، ولم يكن بخلافة الدولة في مارس سوى نصف مليون جنيه ، وأصبح من الضروري استكمال المبلغ خلال شهر (٢) . وكان أعضاء لجنة صندوق الدين ، يساندهم فيفيان — قنصل إنجلترا في مصر — يميلون بشدة إلى تأجيل الدفع بسبب عجز المصريين (٣) .

ورأى بعض أعضاء لجنة صندوق الدين أنه لا يمكن الحصول على هذا المبلغ إلا عن طريق تحصيل الضرائب مقدماً أو أن يكون الخديوي مستعداً لبيع أوردهن نصيب مصر في حصة أرباح شركة قناة السويس (١٥٪) ، ولكن اسماعيل لم يبد ميلاً لهذا الاقتراح (٤) .

ومن غير المستبعد أن يكون دي لانس وراء هذه الفكرة ؛ فقد عين دي لانس رئيساً للجنة التحقيق الدولية بعد تشكيلها في ٣٠ مارس ١٨٧٨ . وهي

(1) Ibid, p. 192.

(2) Ibid.

(٣) أحمد عبد الرحيم - الساسة المصرية ص ٥٤ .

(4) Crabiola, Op. Cit, p. 193.

الأجنة الخاصة بالتحقيق في امكانية قيام مصر بالاستمرار في دفع أرباح الديون (١) .

هذا وقد أصرت الحكومة الفرنسية والهادئون الفرنسيون الذين يحصلون على الكوبونات المستحقة في أول مايو ١٨٧٨ ، على عدم تأجيل موعد السداد ورأوا أنه لا يوجد داعي لهذا التأجيل مادام الخديوي لا يزال يحتفظ في حوزته بنصيب في أرباح شركة قناة السويس والتي يمكن خصمها اقراض مليوني جنيه استرلين . واستغلوا هذه الفرصة لكي يجبروا الخديوي على تحويل هذه الصنفه لحسابهم .

فقد تبنى دى ميشيل ، — قنصل فرنسا في مصر — وجهة نظر الهادئين ، وأصرم أذنيه في الوقت نفسه عن مطالب الخديوي وبؤس الشعب المصري . وطلبت وزارة الخارجية الفرنسية من « سالبوري » — وزير خارجية بريطانيا — في ١٦ ابريل ١٨٧٨ ، وعن طريق سفيرها في لندن ، أن تتعاون معها في الضغط على الخديوي اسماعيل لدفع الديون ، وبناء على ذلك أرسلت الحكومة البريطانية إلى فيفيان تعليمات مشابهة لتلك التعليمات التي أرسلت إلى دى ميشيل فتتسبق مع زميله في هذه المسألة (٢) .

وبعض البرود كرومر هذا التعاون الانجليزي — الفرنسي إلى ظروف مؤتمر برلين الذي كان على وشك الإنعقاد وكان من الضروري في هذا الوقت عدم إغضاب

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — السلسلة المصرية ص ٥٩ ، ٦١ ، واهد الجراوى —

التطور الإقتصادي في مصر في العصر الحديث — النهضة القاهرة : ١٩٤٨

ص ١٢٢ .

(2) Cromer, Modern Egypt, Vol. 1, p. 37.

فرنسا (١) . وإتتهزت الحكومة الفرنسية هذه الفرصة وانجحت أنظارها لحصة الخديوى في أرباح شركة قناة السويس حتى تساوى المصالح الفرنسية بالإنجليزية في قناة السويس بعد أن أصابتهما بارتباك بعد صفقة الأسهم التى حصل عليها دزيريل (٢) .

ويرى « كرايبتيه » أن الحكومة الفرنسية استغلت حصه ول إنجلترا على قبرص ١٨٧٨ لانهض عليها الحصول على حصة ١٥٪ لصالحها وأن إنجلترا قد وازعت على ذلك حتى لا تنضب فرنسا (٣) .

وهكذا نجد دى لسبس والحكومة الفرنسية يملان بشتى الوسائل ، منتهزين بهم الخديوى استماعيل للدال وساحته الماسة إلى القروض ، فراحا يغريانه وينصبا له الشراك حتى وافق الخديوى على رهن نسبة أرباح مصر في شركة قناة السويس إلى نقابة المالىين فى باريس نظير أقراضه مبلغ ١٠٥ مليون فرنك ، وكانت دى لسبس قد عمل على تكوين هذه النقابة لتقوم بعقد هذه الصفقة (٤) وتم ذلك الزمن الحصة خلال عام ١٨٧٦ م (٥) .

وعندما عجزت الحكومة المصرية عن الوفاء بالدين ، عقد مجلس الوزراء

(1) Ibid.

(2) Crabitte, P. Op. Cit. p. 195.

(3) Ibid. p. 202.

(٤) عبد العزيز الشناوى ، ما تكلمته مصر في انشاء قناة السويس - بحث منشور

بالمجلة التاريخية المصرية المجلد السادس سنة ١٩٥٧ ص ٩٥٤ .

(٥) راشد البراوى - التطور الاقتصادى في مصر في العصر الحديث - مكتبة النهضة .

الطبعة الثالثة ١٩٤٨ ص ١٣٢ وعبد العزيز الشناوى - وثائق

ونصوص التاريخ الحديث ص ٦٤٠ - ٦٤٣ .

المصرية جلسة غير مادية في ١٤ يناير ١٨٨٠ برئاسة رياض باشا وحضرها السيد «إيفلينج بارنج» المراقب المالي (لورد كرومر فيما بعد) (١) .

أما المراقب الفرنسي فكان متنبهاً في باريس فحضر نيابة عنه Liron d'Airoles وخصصت هذه الجلسة لمناقشة بيع الحصة وانتهت بموافقة مجلس الوزراء على بيعها إلى البنك العقاري الفرنسي (٢) .

ويبدو أن المديران الجديهان (إيفلينج بارنج وبلينير) قد رتبوا مسألة بيع آخر نصيب لمصر في شركة قناة السويس (١٥ ٪) ، ومن العجيب أن بارنج لم يشر لمسألة بيع نصيب مصر في صافي أرباح الشركة (٣) .

ومكثداً اشترى «البنك العقاري الفرنسي» حصة مصر في أرباح شركة قناة السويس في ٢١ مارس ١٨٨٠ مقابل مبلغ ٢٢ مليون فرنك (٨٨ ألف جنيه) (٤)

(١) بلترانت Blunt ان سير «إيفلينج بارنج» - كرومر فيما بعد - كان من أسرة تمارس أعمال المصارف باسم Baring Brothers وكان من أصل هولندي ، ويقال بوجه عام أنه من همدن يهودي . ومن ثم فهو قد اتقى من بداية حياته إلى صميم طبقة المالكين الملياريين أوروبا . راجع :

— Moorehead, Alan, The White Nile London. 1963. p. 197.

(٢) عبد العزيز الشناوى ، ما تكلفته مصر في إنشاء قناة السويس من ١٨٥٤ ، عبد الرحمن الرافعي - الثورة البرابرة والإحتلال الإنجليزي من ٤٣ ، أحمد صادق موسى : تاريخ الدين المصري العام من ١٣٨٠ ، أحمد الحقة - تاريخ مصر الانعصامي في القرن ١٩ من ٣٨٨ .

(3) Zayed, M., Egypt's struggle for independence. Beirut. 1956. p. 20.

(٤) راجع نس عقد البيع الموثق بين الحكومة المصرية والشركة المذكورة - الشناوى ، وثائق ونصوص مرجع سبق ذكره من ٤٠٦ - ٤٢٦ .

ولم تأخذ مصر هذا المبلغ ولكنه دفع رأساً للرايين الأجانب ضمن أقساط ديونهم. وأسس هذا البنك مع من يدعى « هاردى » Hardy الانجائزى شركة اسمها :

« الشركة المدنية لاستيفاء نسبة الـ ١٥٪ من أرباح قناة السويس الخاصة بالحكومة المصرية » (١).

وتأسست هذه الشركة وأصدرت ٨٤٥٠٧ حصة برأس مال قدره ٢٢٠.٤٠٠.٠٠٠ فرنك ومدتها هي نفس مدة امتياز الشركة والذي ينتهى فى ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ . ومهمتها تحصيل نسبة ١٥٪ من صافي إيرادات القناة وتوزيع هذا الربح العائى على مساهمى الشركة المدنية . والشركة فرنسية الجنس ، ومقرها باريس وعليها المختار « بنك الحصرم الباريسى الوطنى » الذى ينوب عنها فى علاقاتها بشركة قناة السويس . وأودعت لديه الوثيقة الأصلية تتنازل الحكومة المصرية عن الحصة المذكورة (٢).

وإذا تابعنا قيمة حصة مصر فى أرباح القناة خلال السنوات من ١٨٧٥ — ١٨٨٠ ، نجد ازدياد معدلها السنوى كما يتضح من الجدول التالى :

| السنة | قيمة نصيب مصر فى أرباح الشركة ١٥٪ |
|-------|-----------------------------------|
| ١٨٧٥ | ١٥٩٠٢٥٦ فرنك ذمى |
| ١٨٧٦ | ٣٠٠٠٤٣٧ فرنك ذمى |
| ١٨٧٧ | ٦٧٥٠١٢ فرنك ذمى |
| ١٨٧٨ | ٥٤٤٠٠٦٦ فرنك ذمى |
| ١٨٧٩ | ٤١١٠٧٣٢ فرنك ذمى |
| ١٨٨٠ | ١٠٨٤٩٠٥٢١ فرنك ذمى (٣) |

(1) Funok - Brentano, Christian, Compagnie Universelle du Canal de Suez Paris 1947; p. 249.

(2) Ibid.

(3) Grabitès, Op, Cit. p. 200.

وكان هذا من دوافع تصميم فرنسا على حصولها على هذه الحصة لصالحها .
وهكذا أسدل الستار على المصدر الثاني الهام من أرباح شركة قناة السويس
وخرجت مصر خاوية اليدين ، وفقدت كل ميزة مادية تربطها بقناة السويس .
فالحديوي اسماعيل قد سلم لانجلترا ٤٤ ٪ من أسهم قناة السويس لبريطانيا عام
١٨٧٥ . ولم تمر خمس سنوات حتى سلم الإبن (توفيق باشا) فرنسا حصة مصر
في صافي أرباح قناة السويس عام ١٨٨٠ . ويقدر المؤرخ الإيطالي « انجلوسا » اركوه
بمجموع ما حصلت عليه انجلترا من صفقة الأسهم في الفترة من ١٨٧٦ — ١٩٢٢
بمبلغ ٤٢٠٦٩٨٣ ٢٠٠ ٤٢٠٦٩٨٣ جنيهاً أسترلينياً أما البنك العقاري الفرنسي فقد حصل من
حصة الـ ١٥ ٪ عن نفس المدة ١٢٢٢.٥٠٠.٠٠٠ فرنكاً (١) .
كما انتقد ساماركو تصرف الحكومة الفرنسية بقوله « إذا كانت الظروف قد
قضت بحرمان الحديوي اسماعيل من الانتفاع بما يابا المشروع ، الذي من أجله
تعملت مصر أعظم التضحيات ثم فقدت كل حق لها فيه ، حتى حقها في الرقابة عليه ،
فإن مصر إن عاجلاً أو آجلاً سوف تتأثر لنفسها ، وسيقتل لها يوماً ما أن تحصل
على حقها في المكاسب ، وسوف تستمد سندها للحصول على حقها من تلك
التضحيات التي بذلتها في سبيل تنفيذ مشروع قناة السويس وذلك هو حرككم
التاريخ » (٢) .
وقد تحققت نبوءة « ساماركو » عندما أمنت مصر قناتها في يوليو عام ١٩٥٦ .

(1) Sammarco, Op. Cit., pp. 351 — 2.

(2) Ibid. p. 352.

الفصل الثالث

النتائج الدولية المترتبة على بيع

أسهم مصر في شركة قناة السويس

- أصدقاء الصفقة داخل بريطانيا :
- موقف الملك — الصحف — الشعب البريطاني — حرب المعارضة —
الصفقة في مناقشات البرلمان البريطاني .
- نتائج الصفقة بالنسبة لبريطانيا :
- بعثة ستوكس واتفاقية ٢ ، ٢١ فبراير ١٨٧٦ .
- ازدياد النفوذ البريطاني في مصر .
- صدق الصفقة في أوروبا :
- ألمانيا — فرنسا — روسيا — بلجيكا — إيطاليا — النمسا — هولندا .
- موقف الباب العالي من الصفقة .
- سياسة دي لسبس بعد الصفقة .
- أثر الصفقة على مصر : ماليا وسياسيا .

كان لصفقة الأسهم مدى دولي واسع النطاق ، ونتائج هامة الأثر بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط بصفة عامة ومصر وقناة السويس بصفة خاصة . وفي إنجلترا كان لصفقة أصداء مختلفة على الصعيدين الرسمي وال شعبي . وكانت هناك أصوات — في داخل إنجلترا — تدعين الصفقة ، ولكنها كانت ضئيلة بالمقارنة بالتأييد العام الذي رحب بها واستقبلها بحماس شديد ، فكانت هذه الصفقة كما وصفها « هالبرج » ، دليل على المهاراة والجرأة والسرعة والصرية في نفس الوقت ، فقد أدهش دزيريلي العالم ، الذي لم يكن متعوداً على إجراء صفقات بالملايين بهذه الكيفية . فكانت بمثابة تدعيم للامبراطورية والمصالح البريطانية في حوض البحر المتوسط لكي يظل الطريق البحري الهند مفتوحاً ، (١) هذا وقد سرت الملكة فيكتوريا بالاهتمام سروراً عظيماً وبالأخص تأثيرها على بسمارك ، الذي أعلن قبل أيام في صجرفة : « أن إنجلترا لم تعد قوة سياسية ، فبسبب موقف إنجلترا السابق في عهد جلاد ستون ، وهزيمة فرنسا ، إعتاد المستشار الألماني أن يمثل دور السيد في أوروبا . إلا أن إنجلترا عادت مع دزيريلي من جديد إلى سياسة خارجية نشطة وأصبحت رغباتها جديرة بالاحترام ، ففي عام ١٨٧٥ رأينا كيف ساندت إنجلترا فرنسا في أزميتها مع ألمانيا (٢) . وصادفت عودة إنجلترا للاهتمام بشئون القارة الأوروبية نجاحاً وسرت الملكة سروراً عظيماً ، فهي تشعر أنها قوية جداً إذا كان دزيريلي على رأس الحكومة (٣) . وكانت الملكة على حق عندما قالت : « إن إعلان نياً الصفقة سيكون له مدى شعبي في إنجلترا » (٤) .

(1) Hallberg, Op. Cit. p: 249.

(٢) راجع الفصل الأول من الباب الثالث .

(3) André Maurois, Op. Cit. p. 279.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 251.

وأشارت الصفحة الصحفية البريطانية ، فقد نقلت جريدة « التيمز » — لسان حال رجال الأعمال بلندن — الخبر إلى الرأي العام البريطاني في يوم ٢٦ نوفمبر بقولها : « ان الجمهور في هذا البلد وغيره سينظر إلى هذا العمل الخطير الذي قامت به الحكومة الانجليزية من اواحيه السياسية لا التجارية . سيمده مظهارة وشيئا أكثر من مظهارة ، سيمده إعلانا ثنائيا وشروعا في العمل على تحقيقها . إن من المستحيل أن نفكر في شراء أسهم قناة السويس منفصلا عن علاقة إنجلترا المستقبلة بمصر . أو أن نذكر في مصر مصر منفصلا عما يحوم حول الدولة العثمانية من المخاوف . . . فإذا أدت القسائل أو الاعتداء الخارجي أو فقدان الإدارة الداخلية إلى انهيار الدولة العثمانية ماليا أو سياسيا فقد ينظر إلى أن تحطات للحفاظ على سلامة ذلك الجزء من أملاك السلطان الذي تربطنا به علاقة قوية » (١) .

وفي اليوم التالي ٢٧ نوفمبر ١٨٧٥ أشارت نفس الصحيفة إلى موضوع الصفحة فذكرت : « . . . لأنك أننا حصلنا على مصالح في مصر وإدارتها . وأن هذا العمل سيلزم حكومة جلالة الملكة » بمواصلة الاهتمام بمصر . فلقد اشترينا نصف أسهم قناة السويس تقريبا وبذلك نصبح أكبر الملاك . ولنا في حاجة إلى القول بأن الآخرين سينظرون إلينا لكي نباشر إدارة هذه الملكية . وتدعيم هذه العلاقات الوطنية مع الحكومة المحلية ومع الدول الأخرى في العالم . وعليها الآن مسئولية أمن ورخاء مصر » (٢) .

وجاء في نفس الصحيفة مقالا آخر يهاجم الصفحة على أساس أنها تجمع بدون

(١) تيودور ويتن ، للسائلة المصرية ص ٩ .

(2) Halberg., Op. Cit. p. 250; Cf. Marlowe, Op. Cit. pp.

موافقة البرلمان أو الرأي العام البريطاني وإن هذا العمل « سيجر البلاد إلى مرحلة جديدة في السياسة الشرقية » (١) . وعلمت جريدة التيمز يوم ٢٧ يناير ١٨٧٦ في مقالة أخرى بقولها : علينا بعد حصولنا على الأسهم المطالبة بحقنا السياسي، وهو الحق الذي يمنع أى تغيير في العلاقات مع الامبراطورية العثمانية ومسح الدول الأخرى . وبشكل عام أى تصرف قد يضر مصالحنا في القناة أو بحريتنا الموروثة إلى الهند ، (٢) .

أما بالنسبة لفئات الشعب البريطاني فكانت صفقة الأسهم بالنسبة للتشائم « شعاع من الضوء » ، وبالنسبة المتحررون فكريا « Speculator » ، يمثل في نظره نهضة لمصر، وللتجار وملاك السفن يمثل تخفيض رسوم المرور وارتفاع لأجور الشحن ، والسياسي كانت سبقا وحركة طليعية : « It floated the vanguard » ، وبالنسبة للوطني كانت بمثابة انتصار سلمي . وهكذا جاء الخبر لكل واحد في البلاد بإحساس السعادة والأمل واستقبل في كل مكان بالترحيب (٣) .

ويلم كر « شارل ليساج » أن الصفة أثلجت صدر الشعب البريطاني الذي فهم أنها بمثابة انتصار على منافس كبه (يقصد فرنسا) وأنه بعد قليل سيتم من إنجلترا على شركة قناة السويس وستصبح مستقبلا لها السيادة على وادى النيل بل كل مصر (٤) .

(1) Ibid., p. 250.

(2) Ibid., p. 251.

(3) Ibid.

(4) Lesage, Op. Cit. pp: 143 —144.

فسراء الحكومة البريطانية للأسم كان بمثابة حادثة توضح المصالح البريطانية المتزايدة في مصر . وبدأت تلك المصالح عندما حصلت إنجلترا على الهند في حرب السنوات السبع (١٧٥٦ - ١٧٦٣) وازدادت بافتتاح القناة للملاحة وبلغت الذروة باحتلال إنجلترا لمصر (١٨٨٠)^(١) . وأصبح المبدأ الذي كرهه رجال السياسة الانجليز خلال القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين ، ان قيام أى دولة باحتلال مصر سيكون ظرفاً حاسماً بالنسبة لمصالح هذا البلد (أى إنجلترا) ،^(٢) .

ومن المحتمل أن تكون الهواجس الفسكثورية بامتلاك الاسم جعلت الرأى العام البريطانى يبالغ فى أهمية تحويل ملكية الاسم ، كعامل فى تحويل إدارة القناة لانجلترا ، ولتح هذه الادارة من أن تقع فى ايدى أخرى من أجل قوة بريطانيا البحرية . وبناء على استراتيجية بريطانيا فى القرن التاسع عشر فإن نظرتها الاستراتيجية بالنسبة للسيطرة على القناة يمكن تأمينها إما بجمياد مصر النعلى ، أو بالاحتلال الانجليزى لمصر . ولقد لجأت بريطانيا إلى الاحتلال العسكرى ودعمته وذلك عندما وجدت أن السياسة البديلة وهى تجميع مصر ، والتي انتهتها منذ طرد فرنسا من مصر فى مطلع القرن التاسع عشر ، لم تعد فعالة وأن الملكية المالية للقناة فى الواقع منفصلة « irrelevant » عن فكرة السيطرة الاستراتيجية^(٣) .

وكانت وصفة دزويلى الممتازة ، - كما وصفها ماريوت Marriot - دفعة جديدة

(1) Marlowe., Op. Cit. p. 307.

(2) Ibid, p. 307.

(3) Ibid.

السياسة الانجليزية جعلتها تفتح عينها على هذه المنطقة (١) :

وعارض جلاستون - زعيم حزب الاحرار - الصفقة ، ووصف هذا العمل بالفساد الذي لم يكن له ما يبرره ، علاوة على أنه لم يحصل على موافقة البرلمان ، وأنه عهوف بالمخاطر التي قد تؤدي الى متاعب دولية في المستقبل . ويطعن على كاهل انجلترا مشولية بحرية جديدة بل عبثاً وصفه بأنه شر (٢).

أما جرانفيل فقد رأى في عملية شراء الأسهم نوعاً من الخافقة ليست سابقة . فالحكومة لا يمكن أن تكون شريكاً في مؤسسة خاصة ولا تستطيع أن تفرض رقابتها عليها لوسارت الأمور بشكلها العادي . ولا شك أن ديسلبس وروتشيلد قد دفعا الحكومة بشدة للاحساس بأهمية أسهم قناة السويس عن طريق تهديدهم بأن رجال المال الفرنسيين سيقرمون بشراء الأسهم . وتعامل جرانفيل مما إذا كان هذا العمل سيثير المصاعب الدولية (٣).

أما لورد لانسدون ، Lansdowne ، فقد اعتبر الصفقة تدخلاً في السياسة الشرقية (٤).

وكتب هاموند (Hammond) إلى لايارد يعرب له عن دهشته من تصرف الحكومة : ونحن نقف كأمة في وضع عجيب ملتزمين بتعهدات قد الإمتياز التي صدق عليها الباب العالي من جهة ، وإلى خبث الخديوي :

(1) Marriot, J.A.R., The Eastern question. Oxford 1934.

p. 337.

(2) Wilson, Op. Cit. p. 51.

(3) Granville to Gladston, 28.11.1875, Ibid. p. 52.

(4) Lord Lansdowne to Granville, 28.11.1875, Ibid.

« roguery of the khedive » من جهة أخرى . وكنا مطالبين أن نقف موقف الحياد بينها ، (١) .

ومن بين المعارضين أيضاً للصفقة « لورد هارتنجون » (Hartington) ، أحد أقطاب حزب الأحرار (٢) .

أما جون برايت « John Bright » (٣) ، فقد اعتبر الصفقة بمثابة ضربة قاضية على إستقلال الإمبراطورية العثمانية وسيادتها ، وأيد وجهة نظر لورد دورن ، واقترح دعوة الدول للمشاركة في وضع يدما على القناة ومراقبتها وحراستها . وبذلك تأمن إنجلترا المضاء وتأمين مصالحها في القناة (٤) .

وتوضع مناقشات مجلس العموم والوردات البريطاني للصفقة الاسم السياسية البريطانية تجاه قناة السويس فقد جرت مناقشات ساخنة في المجلس خلال ٨ ، ٢١، ١٤ فبراير ١٨٧٦ . هذا وعندما تمت أحداث الصفقة (١٦-٢٥ نوفمبر ١٨٧٥) لم يكن البرلمان البريطاني في دورة إنقاده .

عقد البرلمان البريطاني أولى جلساته يوم ٨ فبراير ١٨٧٦ (٥) . وقد افتتحته

(1) Hammond to Layard, 30.11.1875, Ibid. p. 53.

(2) Hartington to Gladstone, 11.12.1875; Ibid.

(٣) جون برايت أحد أقطاب حزب الأحرار البريطاني .

(4) John Bright to Granville; 5.1.1876. Ibid.

(٥) تم تمر مناقشات مجلس العموم البريطاني ومجلس الوردات بالتفصيل عن أحداث صفقة بيع أسهم قناة السويس بهيئة شركة قناة السويس في أعدادها أرقام ١٤٩ ، ١٥١ ، ١٥٢ ، ١٥٣ ، باللغة الفرنسية .

للملك قائلة : « لقد وافقت على الشراء ، أملا على موافقتكم وتصديقكم على هذه الاسهم التي تخص الخديوى فى قناة السويس ومعتمدة وكلى ثقة فى مساعدتكم لى لإنعام هذه الصفقة التى تعتمد عليها مصالح القعب بعمق ، (١)

وتناول مجلس اللوردات صفقة الاسهم بالمناقشة فى جلسة ٨ فبراير ١٨٧٥ فتحدث لورد أبردين « Aberdeen » معبراً عن رأيه بقوله : « إن الحكومة البريطانية قد تصرفت بششاط وبسرعة ، وأن البرلمان سيوافق على الإجراء الذى اتخذته الحكومة وأنه إذا لم تكن الحكومة البريطانية قد سارعت بالشراء ، لوجد الخديوى مشتريين آخرين » (٢) .

وتحدث « لورد جرانفيل » فأشار الى الموافقة العامة التى صاحبت إعلان تبأ شراء إنجلترا للأسهم . وذكرهم بمعارضة « المرستون » للمشروع ، والى كانت من نتيجةها إبعاد رأس المال البريطانى عنه ، وأدت بطريقة عكسية الى إثارة رأس المال الفرنسى ، وأن الشعب الفرنسى أدى بهذا خدمة لإنجلترا . وأن الحكومة البريطانية لم تتوقف عن التفكير فى قناة السويس ، والمساهمة فيها . وأنه قد حدثت مفاوضات فى فترة سابقة بين دى لسبس وأعضاء الحكومة البريطانية وفعل

-
- (1) « I have agreed to purchase, subject to your sanction the shares which belonged to the Khed.ve of Egypt in the Suez Canal, and rely with confidence on your enabling me to complete a transaction in which the public interests are deeply involved.»

— Bulletin Décadaire, No. 142, 12.2.1876, pp. 1-2.

(2) Bulletin Décadaire; No. 151, 2.3.1876, ».

مفاوضات دى لابس ، وطلب جرانفيل أن يكون موقف الحكومة البريطانية غلصتاً وصريحاً . كما طلب معرفة ما إذا كان شراء الأسهم محل سياسى ، أم هو وسيلة للحصول على نفوذ مؤثر فى إدارة قناة السويس ؟ ثم تساءل جرانفيل ، على أى شىء يعتمد مالك الأسهم المحرومة من الأرباح طيلة تسعة عشر عاماً لضمان حرية الطريق للهند ؟ وأبدى شعوره بالأسى لأن البرلمان لم يدع قبل انضمام الصفة (١) .

بعد ذلك تحدث لورد دربي - وزير الخارجية - فأوضح أهمية قناة السويس التى تم تنفيذها كإحدى برؤوس أموال أجنبية وذكر : « أنه لا يريد اتهام لورد بالمستون ، ولكنه يقرر أن القناة قد تمت ، على الرغم من معارضة إنجلترا ، وأن التحدوى أراد بيع أسهمه ، وحيث أن القناة هى الطريق الرئيسى للهند ، وأن أربعة أخماس السفن العابرة للقناة انجليزية ، فقد رأينا ضرورة حصولنا على نفوذ . ولذا لم نترك الفرصة تفوت منا واقدمت الشراء بطريقة شاذة لأن البرلمان لم يكن منعقدًا وكانت مسئولية الوزارة كاملة ؛ وإننا فى حاجة الى ضمان مرورنا عبر مصر ، وعدم وجود أى نفوذ أجنبى على هذا الممر . وأن مصالحنا فى الشرق أكبر من مصالح أى دولة أخرى ، لذا نرغب فى تدعيم حرية المرور عبر هذا الطريق الجديد وردّ دربي على النقطة التى أثارها جرانفل والخاصة بالمفاوضات التى تمت فى مصر مع أحد أعضاء الحكومة للوصول الى تسوية لبعض المشاكل التى قامت بين الشركة ومخلاء القناة الملاحية ، وأيضاً بهدف الوصول الى طريقة لإدخال المنصر الإنجليزي فى إدارة الشركة ، فقال : « إنه لا يوجد مرفها يتعلق بها قنابته ، وأنا قد اهتمنا فرصة عرضت لنا ، ومن جهة أخرى بعد أن تمهدا

انفعالات الدهشة ، فلأظن أنه يوجد في أى جزء من العالم إحساس بالشك ضد سياستنا في هذا الصدد (١) .

وفي نفس الوقت قام مجلس العموم البريطاني بمناقشة الصيغة الفنية لجاسة يوم ٨ فبراير ١٨٧٦ تحدث العضو : « Riddley » مثنياً على شجاعة دى لسيب وعلى حمله بعد أن صدم على انماة الى أن تم فتح الطريق الذى ربط الشرق بالغرب ، ورغم عدم مساهمة إنجلترا مالياً فى المشروع ، فقد تم وتأكيد لها بعد الافتتاح أن هذا العمر الملاحة ضرورى لوحدها السياحية بدرجة لا تقل عن وحدتها التجارية . وأشار العضو الى المناقشات الخاصة بمسكلة القمح وبناء عليه فإن شراء أسهم التخديوى فى قناة السويس يجب أن تقابل بالدوافقة الإجتماعية . ووصف ريدلى عملية الشراء بأنها عمل سياسى قومى ، رفع وصال كرامة الأبراطورية البريطانية ، (٢) .

وأكد العضو ، Mulholland ضرورة حرية القناة . وأن الحكومة البريطانية قد أكدت حرية القناة بشرائها لاسم التخديوى فى قناة السويس . ووصف عملية الشراء بأنها عمل حرج وليس له سابقة ، ولكن الحكومة وافقت على هذا الاجراء من أجل حفظ مستقبل الهند ، وهذا الجزء الحيوى للامبراطورية ، (٣) .

أما الماركيز هارتجتون « Hartington » ، فبعد أن مدح عملية الشراء وأهميتها لاجتراء ، رأى أنه كان من الأفضل دعوة البرلمان للإنفاق لمثل هذا العمل

(1) Ibid. p. 2.

(2) Ibid.

(3) Ibid.

الخطير ولتجنب الأفكار المغاظة والمبالغات المؤسفة الكثيرة التي انتشرت في إنجلترا وأوربا . وطلب أن توضح الحكومة للمجلس بالتحديد الطريقة التي وحلت بها الحكومة لفرضها ، وطريقة تأمين القناه وقت السلم والحرب . وأنه لا يعتقد أن عملية شراء الأسهم قد ضمنت الأمن للقناة في وقت الحرب . وسأل عن النفوذ الذي حصلت عليه الحكومة في إدارة القناه . كما ذكر أن نفوذ إنجلترا ، داخل الجمعية العمومية لحملة أسهم قناة السويس محدود لأن الأسهم التي اشترتها إنجلترا محرومة من الأرباح طيلة التسعة عشر عاماً القادمة ، وبالتالي فإن هذه الأسهم ليس لها نفوذ مباشر أو غير مباشر في جلسات المساهمين ، وعلى ذلك فإن هذه الأسهم لن تفيد بريطانيا في جلسات الجمعية العمومية لحملة الأسهم (١) .

ثم تكلم دزيرلي بعد ذلك في الجلسة ، فسرّد الأحداث المختلفة التي سبقت قرارات مؤتمر الإستانة الدولي للحملة ١٨٧٣ ، وعذّه التي أعقبت المؤتمر والتي كان من نتائجها فرض هذه القرارات بالقوة المسلحة على شركة قناة السويس بإرسال عشرة آلاف فرد مسلح إل مسرح الأحداث (٢) .

وذكره كيف أن دى لسبس قد نفذ الأمر ، واتخذ بعد ذلك موقفاً عدائياً إزاء الجمعية المستمرة على الباب العالي الخسارة التي سببتها رسوم المرور والجندية ، وقال إنه يقع على عاتق الحكومة البريطانية منذ ذلك الوقت مسؤولية البحث عن حل بكل الوسائل مع شركة قناة السويس . فالمرحسوع ليس صراع بين الحق المجرد والقوة العاشمة ، فالعالم لا يحكم بهذه الطريقة ، وإنما يحكم بالتفاهم والتحكيم

(1) Ibid. pp. 2 — 3.

(٢) راجع الفصل الثاني - الباب الثاني - الخامس رسوم المرور .

وبالتنفيذ ، واختلاف المصالح والاعتراف بحقوق الآخرين ، وعن طريق الرأى العام الناتج من التفاهم الحسن ، كما ذكر دزيريلى أن الوقت لم يحن بعد لعرض تفاصيل المفاوضات الخاصة بالصقفة . وذكر أنه إلى أن يتم التوصل إلى رأى فى هذا الموضوع فإنه يجد الفرصة سانحة لرؤية المصالح الانجليزية تمثل بشكل مرضى داخل إدارة الشركة ، (١) .

وتابع مجلس العموم البريطانى جلساته لمناقشة الصقفة فعقد جلسة بتاريخ ١٤ فبراير ١٨٧٦ تحدث فيها وزير الخزانة « نورثكوت » بإسهاب ، فطلب فى بداية الجلسة اعتماد مبلغ ٠.٠٨٠ ر. جنيه استرلينى كقيمة شراء أسهم الخديوى فى قناة السويس بما فيه عمولة ورواتبه ومصاريف الشراء . وبعد أن برز السبب فى عدم دعوة البرلمان بصفة عاجلة ، عرّد أهمية قناة السويس وخطوات إتمامها والموقف البريطانى منها ، وشك الذى انتاب القصر البريطانى لإزاء تحقيق المشروع وفائدته لإنجلترا والمشاكل السياسية التى سببها للقناة لإنجلترا ، وبين نورثكوت كيف إمتنع كل من البرلمان والحكومة عن مساندة مشروع قناة السويس من بدايته ، بل وإعاقته وعدم إتمامه ، إلا أن القناة تمت وتمتعت فائدتها لإنجلترا على الرغم من العقبات والمشاكل السياسية التى أثرت ضد المشروع (٢) ، ثم قدم المجلس تقريراً عن حركة الملاحة بالقناة منذ افتتاحها موضحاً بها حركة ملاحة السفن البريطانية ، والفائدة التى عادت على التجارة

(1) « Il ya toute chance de voir les intérêts anglais suffisamment représentés dans l'administration de la compagnie. » Bulletin Décadaire, Ibid. p. 3.

(2) Ibid.

البريطانية وخطورة هذا الممر الملاحي لبريطانيا، ثم برز شراء الأسهم بقوله :
« إذا لم يتم بشراء هذه الأسهم فإن الآخرين كانوا سيقومون بشراؤها، (١) وهي
سجة ترددت كثيراً على لسان المؤيدين للصفقة. ورد نورثكوت على إنتقاد أحد
الأعضاء بأن الأسهم التي اشترتها الحكومة لن تعطيها أرباحاً ولن تحصل سوى
على عشرة أصوات في الجمعية العمومية لحلة الاسهم، مؤكداً بأن الحكومة لن
تترك هذه المسألة بدون حل (٢).

وأضاف بأن الحكومة ليس لديها النية في جعل القناة أداة سياسية تخضع أغراضها
ورغباتنا ولكنها ترغب في ألا ترى هذه الآلة السياسية تدار عندها (٣). ورد
على موضوع عدم أهمية شراء الأسهم بالنسبة للقناة في وقت الحرب، عنه في
وقت السلم. فرد بقوله : « أنه يعتبر شراء الأسهم وسيلة لمنع المشاكل وصون
السلام. » ثم شرح الجوانب العالمية للصفقة، والاتصالات التي تمت بين الكولونيل
ستوكس Stokes ممثلاً للحكومة البريطانية ودى ليسيس ممثلاً للشركة، لدراسة
المسائل المتعلقة برسوم المرور والحفولة لوضع حد لها وإرساء قواعد بشأنها،
والتي كانت سبباً لكثير من الإضطرابات، وأدت البحوثات إلى قبول دخول
ثلاثة أعضاء أجليين في مجلس إدارة شركة قناة السويس (٤). وأنهى وزير

(1) Ibid. No: 152, 12.3.1876. p. 2.

(٢) كانت تجري مفاوضات آنذاك بين دى ليسيس وستوكس بهذا الشأن .

(3) « Nous n'avons pas l'intention de faire du Canal
une machine politique servant nos propres desseins,
mais nous etions très désireux de ne pas voir cette
machine politique dirigée un jour contre nous ».
Ibid.

(4) Stokes to Derby, Cairo 23.2.1876. Parl. P. Egypt No.
9 (1876).

الخزانة كلمته يقول: إن شراء هذه الأسهم، كما نعتقد في مصلحة إنجلترا ومصلحة مصر ومصلحة الشركة التي أصبحنا شركاءها، وإننا لنشعر بالود نحو هذه الشركة العظيمة ونحو مؤسسيها ومتبنييها، ولدينا الرغبة في المساهمة في هذا المشروع العظيم، وإن أعتقد أن إنجلترا قد ارتكبت خطأ كبيرا في عدم الاعتقاد بقيمة المشروع في أول الأمر. وآمل ألا نكون قد تأخرنا كثيرا في هذا المشروع الآن بعد أن نضج وأثمر. وسيةدر أن يكون هذا المشروع ملكا للبغدية جمعا على مدى الدهر. وإنه من دواعي الاحتياط الكبير أن نرى إنجلترا وقد قامت بهمتها في تأمين مستقبل ذلك المشروع العظيم^(١).

ولقد لعب هذا الاطراء دوره في التأثير على دى اسيس؛ فلم يهذه أول مرة على المستوى الرسمي يجد للديج وكان هذا بداية عصر جديد لى اسيس ولشركته.

ثم تحدث جلادستون في المجلس فأثار الانتقادات الشديدة للحكومة وطلب منها أن تضع أمام المجلس المستندات الرسمية الخاصة بالصفقة حتى يكون على علم بها. وكان من رأى أن هذا الموضوع لا يجب معالجته من وجهة نظر الأحزاب السياسية ولكن يجب أن يطرح للبحث أمام العالم. فأورد لها أيضاً مصالح في هذا الموضوع كبيرة كمصالح إنجلترا. وأن أى ضعف في الرأى أو المحجة ستكون مثار قد خطير لإنجلترا. كما انتقد جلادستون قيام المجلس بالتصويت على المشروع دون أن تضع الحكومة في مكتب المجلس، المستندات الرسمية^(٢). ورد عليه وزير الخزانة بأن اللطيفة في سبيلها لطبع بيان بحالة

(1) Bulletin Décadaire, op. cit. p. 2.

(٢) تم نشر بعض الوثائق الخاصة بالصفقة - المراسلات الدبلوماسية - في مضابط البرلمان البريطاني، والتي استقيت منها مادة هذا الباب واجمع:
Parl. P. Egypt No 1 (1876).

الشركة وسيرزح على الاعضاء : ثم طلب دزربلى تأجيل جلسة المجلس إلى يوم ٢١ فبراير (١).

وفي جلسة يوم ٢١ فبراير ، وهى الجلسة الخامسة فى المجلس ، تحدث العضو Lowe وزير المالية السابق - فناقش الجانب المالى الذى قام به بيت آلر و تشيلد لحساب الحكومة الانجليزية . ورأى أن الصفقة لها ثلاثة جوانب : جانب سياسى ومالى كما أنه وسيلة للحصول على نفوذ فى إدارة القناة . وأشار الى إستقبال الصحافة والرأى العام الإنجليزى للشعب على أساس أنه فتح جديد للسياسة الإنجليزية الجريئة بعد نحو ثلاث فترات من الوقت . واعتقد أن الحكومة ستبقى محمية لها فى مصر ، على الرغم من إنكار الحكومة لهذه الفكرة (٢) ، كذلك تعرض د لوى ، فى كلمته لبعثة كيف ، Cavo ، إلى مصر . فذكر أن الحكومة البريطانية لم يكن لديها المعلومات الكافية عندما اتخذت قرارها بشراء أسهم الهندى . ورأى أن شراء انجلترا للأسهم كان الهدف منه الحصول على عدد من الاصوات متناسباً مع كمية الأسهم . ولكن وزير الخزانة اعترض عليه وأكد له خطأ اعتقاده (٣) .

(1) Bulletin Décadaire; Op. Cit. p. 3.

(2) « On crut que le gouvernement allait établir un protectorat en Egypte. Le gouvernement à répudié cette idée, et cela acausé un grand désappointement ».
Ibid.

(٤) المادة ٥٦ من قانون الشركة . تعدد أكبر نسبة للأصوات فى الجزء العمومية .
طبعة الأسهم بنشرة اصوات فتعظمها كان عدد الأسهم التى يمتلكها العضو .
راجع :

وجدير بالذكر أن ، لوى ، كان قد رشحته درجتي للجنة الخاصة بدراسة حالة مصر المالية بناء على طلب اسماعيل ، إلا أن دزويلي رفض ترشيحه (١) . ثم ذكره لوى ، في معرض انتقاده ، لمسألة قيمة الأسهم التي اشترتها بدون إعطائها سوى عشرة أصوات فقط ، فتساءل عن قيمة العشرة أصوات في معارضة النفوذ الفرنسي المبادئ في مجلس الإدارة ، ومسألة الإحتكام للمعالم الفرنسية في أى نزاع يذشب مع الشركة . وأنهى حديثه بقوله : « إذ استطاع أى أحد أن يبرهن لنا أن الحكومة كانت تعلم أنها عند شراء الأسهم لم تشتتر أى حق للتصويت فإننى سأكون مقتنعاً و-أسحب إنتقاداتى (٢) » .

ورد العنصر ، ولف ، (H. Wolf) على إنتقادات ، لوى ، ، موضحاً ضعف حجته وعان على النقطة التي أثارها بخصوص هيئة كيف فذكر أنه لا علاقة لها بموضوع شراء الأسهم . وهاجم النقطة التي أثارها ، لوى ، عن الرغبة فى إقامة حماية أو ممارسة النفوذ الكلى فى مصر . وقال ، انه يعتقد بل ويأمل بأن العمل الذى قامت به الحكومة (شراء الأسهم) سيكون خطوة أولى نحو إيجاد تفاهم بين دول العالم (٣) . وعاد د جلادستون ، إلى التحدث فبين ضرورة توضيح الحكومة لمسألة نسبة العشرة أصوات الخاصة بأحقية التصويت فى الجمعية العمومية لحالة الأسهم وكيف لم تفلح لهذه النسبة عند الشراء . أما المسألة المالية

(1) Buckle., Op. Cit., p. 454; Cf. Kinross, Op. Cit. p..273.

(2) Bulletin Décadaire; No. 152, Op. Cit. p. 3.

(٣) راجع خطاب H. Wolf فى مجلس العموم البريطانى جلسة ٢١ فبراير

فيأبقة خلية وجد الباديء المالى . وكان من الواجب على وزير الخزانة أن يطلب من بنك إنجلترا أو مخاطب الرأى العام ولا يلجأ الى بيت مال خاص للحصول على المال . وذلك جلادستون المجلس بدور إنجلترا فى اتفاق بعض الدول البحرية فيما بينها ضد شركة قناة السويس فى مسألة الحولة (١) ، وتساءل عن النفوذ الشرعى الذى كسبته إنجلترا من وراء عقد صفقة الاسهم ذلك لأن الاسهم لن تمنح إنجلترا ميزة فى الجمعية العمومية للساهمين ، لانها محرومة من الارباح طيلة تسعة عشر عاماً (٢) .

كذلك أصدر جلادستون بعد بضعة أيام ما أسماه « خلاصة بحث » ، *a syllabus* ، على شكل أسئلة وأعراضات ، شملت ٢٧ سؤالاً ، وهى تلخيص لكل الاعراضات التى أنهت ضد الصفقة (٣) . وهكذا تولى كل من جلادستون ولوى المحكوم على الحكومة ، ولم نجد انتقاداتهم ، فلقد ألقى معظم المتحدثين على خطوة الحكومة ، والمماندة التى ستعود على البلاد من وراء هذه الصفقة ، ورد دزرىل على انتقادات جلادستون ، مشياً مناقشات جلسة يوم ٢١ فبراير والأخيرة ، فثمهما وأشار إلى للشا كل الضخمة التى ألقى جلادستون ظلالها على المناقشات وقال : انه هنا لحماية البلاد ضد هذه التعديلات ، (٤) .

-
- (١) انظر الفصل الخامس « مشكلة رسوم المرور » وكان ذلك فى عهد جلادستون ، إلا ان تنفيذ قرارات مؤتمر الحولة كان فى عهد دزرىل ٢٩ ابريل ١٨٧٤ .
 (٢) راجع خطاب جلادستون فى جلسة مجلس العموم البريطانى يوم ٢١ فبراير : — *Bulletin Députaire* No. 153, 22.3.1876, p. 2.
 (٣) راجع بالتفصيل مجموعة الأسئلة التى كتبها جلادستون ونشرت فى كتاب :

Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, pd 300 - 3.

- (٤) *Bulletin Députaire*, Op. Cit.

ثم أضاف إن الجدل لن يفيدنا ولن يقدمنا للامام وإن يريد من قوتنا أو يمنحنا مركزا لا نأمنه ، نخاف من التعقيدات ، والتي هي بالتأكيد نظرية جديدة في السياسة الإنجليزية ، وهي واحدة من الأمور التي أعتقد أن مجلس العموم لا يمكن أبدا أن يصدق عليها . وأنتى دزويل حديثة مؤكدا بقوله : دانه قد زكى عملية الشراء ليس كصفة تجارية وإنما من الجانب السياسى ، واحدى هذه الأهداف فى اعتقادى هي تقوية الامبراطورية (١) وهى تلك الروح التى تقبلت بها البلاد الحبر . وإن شعب إنجلترا يرغب فى المحافظة على الامبراطورية وتقويتها ، ولن يتزعجوا إذا زاد حجمها (٢) ، لأنهم يعرفون أننا نحصل على قبضة قوية ومصالح فى هذا الجزء الحام من إفريقيا . ولأنهم يعرفون أن هذا العمل يؤمن لهم الطريق الرئيسى إلى امبراطورية الهند ومستعمراتنا الأخرى . وأن الشعب البريطانى قد عرف منذ الرحلة الأولى الحسنة من الخطوة التى اتخذناها والتى منصديق عليها هذه الليلة (٣) . ثم عرض الاقتراح على المجلس للتصويت فصدق عليه المجلس بالإجماع (٤) .

وصدرت صحيفة « التيمس » فى الصباح الثانى عقب تصديق البرلمان ،
بالتنوع الآتى :

« الأمة تدخل بسلام فى ملكيتها الجديدة » :

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(٣) راجع خطاب دزويل بالتصديق فى الجلسة الختامية لمجلس يوم ٢١ فبراير

عام ١٨٧٦ : Ibid.

(4) Ibid.

• The nation enters Peaceably on its new possession • . (١)

وتوقع دزريل قيام معارضة ضده في البرلمان ، ويبدو ذلك من الخطاب الذي بعث به إلى صديقه ، اللادي شستر فيلد ، فقد ذكر لها : « إنني أعتقد أن موضوع قناة السويس قد أجهج البلاد ، ومع ذلك فإنني أتوقع أن تجوز المعارضة نفسها قبل افتتاح البرلمان الهجوم على » (٢) ومع ذلك — كما رأينا — صوت المجلس على دفع مبلغ الأربعة ملايين جنيه في الأسبوع الثاني لانعقاد الجلسات ودافع دزريل عن صفقة الأسهم : « بأنه محل متصل بالسياسة العليا ، وأن إنجلترا كانت قوة في حوض البحر المتوسط بقبحتها القوية على هذه المياه والتي يجب ألا تتدخل عنها وأن السياسة الانجليزية ليست عدوانية ، ويجب عليها ألا تشغل نفسها بإعادة تقسيم الأراضي في هذه المنطقة طالما لم تتعرض حرية البحار والسيادة التي تمارسها للخطر . وقناة السويس تمثل حلقة في سلسلة الحصون التي تملكها في طريق الهند » (٣) .

وأرسل دزريل للسلك يبلغها بانتهاء العمل الضخم بشراء أسهم قناة السويس بطريقة مرضية ووافق مجلس العموم ، ولم تجد معارضة جلالا ستون أي تأثير على المجلس (٤) .

وعلى أي حال فإنه رغم تلك الانتقادات التي وجهت للحكومة المحافظين فإن هذه الصفقة قد قوت من مركز دزريل في الحكومة الانجليزية ، ومن مركز

(1) Kinross, Op. Cit. p. 274.

(2) Disraeli à lady Chesterfield, 5, 12. 1875. Lettres intimes, Op. Cit. p. 153.

(3) Buckle, Op. Cit. T. V. p. 461.

(4) Ibid.

المخافطين في إنجلترا ، ومن مركز إنجلترا في أوروبا والعالم وفي مصر ، وأيضا في إدارة شركة قناة السويس بدخول ثلاثة أعضاء انجليز في مجلس إدارة الشركة (١) .

وكان دي لابس - كما نعلم - قد منع الحكومة المصرية من التصويت في اجتماعات الجمعية العمومية لحلة الأسهم ، على الرغم من أن الحكومة المصرية كانت تعمل ٤٤٪ من إجمالي أسهم الشركة ، وذلك بحجة أن الحد الأدنى تنازل عن كوبونات الأسهم لمدة ربع قرن (حتى ١٨٩٤) بقرار الجمعية العمومية لحلة الأسهم في ٢٤ أغسطس ١٨٧١ (٢) . وهكذا عندما انتقلت ملكية الأسهم لإنجلترا لم يعطها أى حق قانوني لائى إدارة على الإطلاق . وكان هذا سبباً في توجيه الانتقادات للحكومة في مناقشات مجلس العموم البريطاني - كما رأينا - ولم تستطع الحكومة الرد عليها رداً مقنناً . ولم يكن لورد دورن يحمل هذه الحقيقة لأن السكرولويل شو كس ، وهو من خبراء إنجلترا في موضوع قناة السويس ، كان قد أخبره بهذه الحقيقة في ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ (٣) .

هذا ولم يمر يزمان على إتمام صفقة الأسهم حتى سارعت إنجلترا ، منتبهة طلب إسماعيل السابق - في ٢٠ أكتوبر ١٨٧٥ - بإيفاد بعثة لدراسة حالة مصر المالية ، حتى بعثت الحكومة البريطانية ببعثة خاصة برئاسة وستيفن كيف (Stephen Cave) عضو مجلس العموم البريطاني ، وكبير القائمين على شئون المدفوعات . وكان اختيار كيف بناء على مشورة دزريللى . فقد بعث بمطاب

(١) محمد مصطفى صفوت ، إنجلترا وقناة السويس - ص ٦١ - ٦٢ .

(2) Roux, ch, Op, Cit. T, i, pp 462 - 463.

(3) Hallberg, Op. Cit. 247.

إلى لورد دربي في ٢٦ نوفمبر يخبره فيه : « إنني لست موافقا على تعيين السيد
«لوى» البعثة ، لأنه خلال حياته قد تشاجر مع كل فرد . ونحن في حاجة إلى
شخص هادئ له روح استرخائية في التعامل مع المصريين ، ولا يهتاج
انطباعاتهم واقتراحاتهم من أول وهلة ، بل ليصبح لهم ويقيدهم في الوقت المناسب .
ولذا فإني اعتقد أن السيد / كيف ، وهو إنسان له معرفة مالية وتجارية عظيمة
وهو خريج أكسفورد ، وكان مديراً لأحد البنوك ووزيراً للدولة ، يصلح لهذه
المهمة . ولاداعي للتأخير في تعيين أحد الأشخاص » (١) .

وكان الكولونيل ستوكس عضواً في هذه البعثة أيضاً (٢) ، وكانت التعليقات التي
زود بها ستوكس هي : « عليك أن تساعد مستر كيف وتدلي له بالنصح فـمـا
يتعلق بمسئوليياته الخاصة بكونه مبعوثاً وأن تودده بما لديك من خبرة بشئون
البلد والشعب مما تتوفر لديك أثناء خدمتك السابقة في الأملاك العثمانية . كما
تود حكومة جلالة الملكة أن تتباحث مع مثلهما وتصلها العام في عصر فيا يتعلق
بمسألة شراء أسهم قناة السويس وأن تقدم تقريراً عن الوضع الذي ستشغله
حكومة جلالة الملكة باعتبارها صاحبة هذه الأسهم . وعن أي إجراء قد يكون

(١) Disraeli to Derby, 26. (1. 1875, Buckle, Op. Cit. T. 5.
p. 454.

(٢) تكونت البعثة من كيف وستوكس وفكتور بوكلي Victor Buckley
موظف بالخارجية و W.H. white نائب مدير الحسابات بوزارة المالية ، A.C Taylor
ويطلق أحمد عبد الرحيم على ذلك بالأهمية التي علقتهما إنجلترا عليها . راجع مصر
والعالة المصرية ص ٢٩ وراجع أيضاً بالتفصيل عن بعثة كيف :

Sabry, M., L'Empire Egyptien, Op. Cit. pp. 167 - 180.

مرغوباً فيه لضمان أقصى ربح من الصفقة ، (١) .

يتضح من هذا الأهمية البالغة التي علفت عليها الحكومة البريطانية عمل هذه البعثة . وعلى الرغم من أن لورد دربي حاول بنى أى تدخل فى شئون مصر الداخلية بهذه البعثة ، إلا أن إدوارد ديسى : Dicey ، — صحفي إنجليزي — يذكر أن دربلى كانت تحدوه الرغبة فى فرض الحماية على مصر على مستورلته الخاصة دون أن يأخذ رأى زملائه فى الوزارة وخاصة دربي ، الذى كان يخشى التورط فى مغامرات استعمارية جديدة (٢) .

وعلى أى حال لم يلبث ستوكس أن دخل فى مفاوضات مع دى لسبس حول إمكانية التوصل إلى اتفاق فيما يتعلق برسوم للروجر وإدارة القناة (٣) وبعد الدراسة توصل ستوكس إلى رأى بأن قرار الشركة عام ١٨٧١ غير قانونى وأن أسهم الخديوى استعادت قوة حق التصويت بالكامل على الرغم من أن الاسم بدون (كوبونات) (٤) . وأضاف أنه ليس فقط من حق بريطانيا التصويت ، بل ذهب أبعد من ذلك ، وأعلن أن الاسم لا يملكها شخص واحد ولكن أمة . وأن المبدأ القانونية لم تطبق حالة الأمة :

Do not apply to the case of nation . (٥) . وعلى ذلك أوصى

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية ما بين ٢٩ - ٣٠ تموز ١٨٨٢ .

ف و ٧٨٠/٥٤ ، مسودة رسالة مؤرخة فى ٦ ديسمبر ١٨٧٥ .

(2) Dicey, E., The story of Khedivate, pp. 138 - 141.

(٣) راجع بالتفصيل مفاوضات الكولونيل ستوكس مع دى لسبس فى :

Parl. P. Egypt No. 14 (1877).

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 248; Cf. Marlowe; Op Cit p. 303.

(5) Hallberg, p. 248.

شركس بأن الاسم يجب أن تكون ثابتة بوصاية الحكومة . وعليه فإن الحكومة البريطانية يمكنها أن ترسل ٧٠٦ وصى : Trustees ، للأسهم التي تمتلكها (١) . ولكل واحد منهم عشرة أصوات وهو الحد الأقصى المسموح به . وبذلك يكون لم الحق ٦٠ ٧ صوتاً وبذلك يصبحوا في مركز يسمح لهم بالسيطرة على شئون الشركة (٢) .

وبعد مناقشات استمرت أسابيع عديدة بين دى لسبس وستوكس انتهى الأمر باتفاق بينهما في ٢ فبراير ١٨٧٦ على إعطاء إنجلترا نسبة العشرة أصوات في الجمعية العمومية لحلة الأسهم وتعيين ٣ مديرين بريطانيين في مجلس إدار شركة قناة السويس ؛ عينتهم الحكومة البريطانية وهم : ستوكس وستانول وولون : M. Colonel J Stokes, Edward James Standen, Rivers Wilson . وصار التصديق على هذا القرار من جانب شركة القناة في جلسة يوليو ١٨٧٦ في الجمعية العمومية للمساهمين . وعدلت (في نفس قرار هذه الجلسة) المادة ٢٤ من قانون الشركة والتي كانت تنص على : —

د تدار الشركة بحرفة مجلس مكون من ٣٢ عضواً يمثلون الدول المختلفة التي يهملها هذا المشروع وينتخب هذا المجلس لجنة تكلف بإدارة الشركة والبت في شئونها ، (٣) . وبذلك أصبح مجلس إدارة الشركة ٣٤ عضواً بدلاً من ٣٢

(١) وهي تعادل النص الفرنسي في المادة . من قانون الشركة كلة : Mandataire

(حسب كالات : ١٧٦٩٠٢ سهماً — ٢٥٠ (سهماً لكل وصى) = ٧٠٦ × ١٠)

(أصوات الحد الأدنى = ٧٠٦٠ صوتاً) .

Halberg, Op. Cit. p. 248; Cf. Marlowe, Op. Cit. p. 308.

(2) Bulletin Décadaire, No. 163, 2, 7, 1876. pp 5 - 8. Cf;

No. 197., 12. 6. 1877. p 4.

(3) Roux, Ch., Op. Cit. T. i. p. 456.

عضو (١) . ولم يجد دى لسبس صعوبة فى أخذ موافقة الحسديوى على هذا القرار (٧) . وقد أصبح نسبة عدد الاعضاء الانجليز فى مجلس الإدارة يساوى $\frac{1}{8}$ مجموع عدد الاعضاء . ثم زيد عدد أعضاء مجلس الإدارة ثانية عام ١٨٨٤ إلى ٣٢ عضواً . وحيث أن المادة ٢٨ من قانون الشركة تنص على أن يكون كل عضو فى مجلس الإدارة مالكا لمائة سهم غير قابلة للبيع وتحفظ بحرينة الشركة طرل مدة ادارته ، لذلك اشترت الحكومة البريطانية ٢٠٠ سهم إضافي (٣) . ثم تلى إتفاق ٣ فبراير ١٨٧٦ إتفاقاً آخر فى ٢١ فبراير ١٨٧٦ خاص بتأجيل الرسوم الإضافية للشركة (٤) .

وغير كل من دى لسبس وستوكس عن ضرورهما للاتفاق لأنه فاتحة عهد جديد فى العلاقات بين الشركة والحكومة البريطانية ، وإنتهاء المشاكل التى كانت تثار بينهما وصار التصديق على هذا الإتفاق فى جلسة الجمعية العمومية للمساهمين بالشركة المنعقدة يوم ١٠ يناير ١٨٧٧ (٥) وكثيراً ما كان دى لسبس يطلق على هذه الاتفاقية « إتفاقية السلام » .

ويرى الباحث هنا أن بثمة كيف وستوكس ، كما سيتضح فيما بعد ، هى

(1) Bulletin Décadaire, Op. Cit. p. 8.

(2) De Lesseps to Khedive, Cairo, 21 2.1876. Parl. P. Egypt. No; 9 (1876) Inclosure 4 in No. 13.

(3) Hallberg., Op. Cit. p. 249.

(٤) وارجع الى نصوص الاعانة المذكورة فى :

— Bulletin Décadaire Mo. 183, 12 1. 1877; Cf. Roux, Ch., Op. Cit. T. ii. dp. 32 - 34.

(5) Bulletin Décadaire, No. 183 Op. Cit. Cf. Roux, C. Op. Cit. pp. 33 - 34.

إحدى نتائج صفة الأنسهم ومقدمة التنافس المعموم على النفوذ في مصر بين إنجلترا وفرنسا تحت اسم الإصلاح المالي . فقد أدت الضغوط على إسماعيل إصدار مرسوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ ، وبه تبدأ فترة جديدة في تاريخ مصر عرفت باسم الحكم الثنائي : " Condominium " ، تمكن فيها للراقبان الماليان الأذان وضع في أيديهما مهبة الإشراف على مالية مصر وبالتالي على حكومتها .

وكان الصفة أيضا دورى كبير في كل أنحاء أوروبا ، وكانت أكبر دليل على أن إنجلترا قد تخلت نهائياً عن سياستها السلبية التي استتتها جلاستون في وزارته الأولى (١٨٦٨ - ١٨٧٤) ، واتباعها سياسة خارجية نشطة برعاية دزيلي (١٨٧٤ - ١٨٨٠) الذي امتثلت جنباته بسياسة التسلط الاستعماري ، وهي

كما وصفها سيتون واطسون : " Spirited foreign Policy " . (١)

فبالنسبة لألمانيا أرسلت شقيقة الملكة من برلين إلى الملكة فكتوريا تهنيئتها بقولها : وأعتك هذا العمل الذي قامت به حكومتك وهو شراء نصف أسهم قناة السويس ، وكان لذلك أثر سميد في قلبي ومصدر فخر لي . وإنه لمن السعادة حقاً رؤية العمل الصحيح ينفذ في الوقت المناسب . وكل فرد هنا مسرور ويأمل أن يكون هذا العمل مصدر رخاء لبريطانيا . وقد عبر الرجل العظيم بحمارك عن هذا المعنى مساء أمس ، (١) .

() . The coup made a profound impression throughout Europe and was accepted as a proof that Britain had definitely abandoned her passivity and was embarking upon a spirited foreign policy .

Seaton - Watson, Op. Cit. p. 27.

(2) Buckle, Op. Cit. T. 5. p 452.

كذلك كتب ولي عهد ألمانيا إلى الملكة فكتوريا يقول : «واللهي العزيز يجب على الكتابة إليك لأنني أعلم تماماً أنك ستكون سعيدة بأن إنجلترا قامت بشراء أسهم قناة السويس . ما أبدع ذلك وقد أبدت الصحف منا إرتياحاً ومسروهاً البالغ بهذا الموضوع ، ويبدو أن كلا من روسيا وفرنسا قد أبديا ضيقهما من هذا العمل ، ولكنني أعتقد أنه ليس لديهما سبب حقيقي للشكوى وأن اضطرابهما لن يطول وسيصبح هذا العمل حدثاً هاماً في التاريخ من بين الأعمال العظيمة النافعة التي تمت في عهدك ، وأن هذا يجعلني فخور وسعيد . وأني متأكد أن كلا من دزيريل واللورد دربي سعيدين أيضاً بإتمام هذه الصفقة » (١).

والواقع أن المستشار الألماني بسمارك سرّ كثيراً بهذه الصفقة ففيها من ناحية إذلال جدهد لفرنسا وهزيمة لصياحها ، ومن ناحية أخرى تمهيد للتدخل الإنجليزي في مصر ، بل يؤدي إلى توريط وأساة العلاقة بين إنجلترا وفرنسا (٢) وأرسل بسمارك بئس لورد دربي قائلاً له بأنه قد حمل الشيء الصحيح في الوقت المناسب في صفقة قناة السويس : Done the right thing at the right moment in regard to the Suez Canal. (٣)

وشكر لورد دربي بسمارك على تهنيئته وإشادته المخلص (٤).

أما الصحافة الألمانية والرأى العام الألماني ، فقد أوضعه القائم بالأعمال

(1) Ibid.

(2) Seaton Watson Op. Cit., p. 27.

(3) Lord Oddo Russel to Derby, Berlin. 29. 11. 1876, Parl P. Egypt No (1876) No. 18, p. 14.

(4) Derby to oddo Russel (سفير إنجلترا ببرلين) 30. 11 1876, Ibid. No. 19; Cf. No 10, 3. 11, 1876.

الفرنسي بيراين سايف : (Saïvo) في رسالة بعث بها الى دوق ديكاز — وزير خارجية فرنسا — فذكر أن الصحافة الألمانية رنجت بنياً الصفة، ورات فيه إزلالاً جديداً لفرنسا : un nouvel abaissement ، وأنه نتيجة طبيعية لمعركة سيدان « Sedan » . وأنتهجت الصحافة اوروبية العدو التقليدي لألمانيا وقد سلب منه التفوذ الذي حاول المحافظة عليه في مصر . وتوقعت الصحف أن يؤدي هذا الحادث الى فتور في العلاقات « Refroidissement » الفرنسية — الإنجليزية ، وتنبأ البعض بأن انجلترا ستتدخل في شئون مصر شيئاً فشيئاً « Peu à peu » ، ففى قد اشترت فيها الاراضى وخطوط السكك الحديدية وستجعل من قناة السويس ملكية « une possession » ، لانقل في أهميتها عن جبل طارق . بل وذهب البعض الى القول بأن انجلترا قد تاجأ إن الإستيلاء على القسطنطينية لحماية القناة من أى هجوم . وأضاف القائم بالأعمال أن روح العداوة واضحة في الصحيفة الألمانية « La National Zeitung » : حيث ذكرت في مقالة لها : « إذا كانت الحكومة الفرنسية قد استحوذت بالكامل على أسهم قناة السويس ، لكابت عرضه لأن تجبرها الدول الأجنبية على إعادة الأجرهم ، في الوقت الذى لا تثار فيه المشاكل أمام بريطانيا عندما قام بهذا العمل » .

أما بيسارك فقد عبر عن إستهائه — للكثيرين — بالصفة التي يراها تم بالدرجة الاولى فرنسا ، وأن أوروبا لن تثير العقبات أمام انجلترا بهذا الشأن ، واعتقد سايف ، أن انجلترا لم تأخذ رأى أوروبا في الصفة ولكنه يذكر بأن بيسارك ربما يكون قد علم بأباء الصفة ، لأنه استدعى مساء يوم ٢٥ نوفمبر ، وهو يوم توقيع الصفة ، أحد رجال البنوك الالمان ويدعى « M. Bleichröder » ومن المحتمل أن يكون قد تناقش معه عن صفقة مريحة للبورصة للارتفاع المحتمل

القيمة أسهم قناة السويس (١).

وفي فرنسا نجد أن هذه الصفة قد أدت إلى حزن عميق للحرب والمزمنة
والتهديدات المستمرة زادت من حساسية فرنسا لإزاء العمل (٢).
واستاء الفرنسيون لأبناء الصفة وتعرضت وزارة الخارجية لنقد شديد من
جانب الرأي العام الفرنسي، ووجه النقد للدوق ديكاكز إلى حد أن طابعت صحيفة:
(La Republique Francaise) بالاسئلة (في عددها الصادر بتاريخ ٢٩
ديسمبر ١٨٧٥) واتهمته المصحف بسوء التصرف وقلة الدراية . أما صحيفة
« Journal des Débats » فقد أوردت تلك الصيغة المؤثرة : « وأسفاه على
الشعب الفرنسي الذي يكذب ويتعبد لمصلحة غيره » (٣) . أما صحيفة « Le Temps »
فقد تحدثت عن المهانة التي أحسست بها فرنسا والكرامة المجروحة ، والألم الذي
حانت في إحدى اللحظات حيث تشعر بالحساسية وأن إنجلترا قد ازدورتها لأن
فرنسا لا تستطيع في هذا الوقت عنائها (٤) .
والقـد اعتبرت الحكومة الفرنسية هذا العمل من جانب الحكومة الانجليزية .
خطوة تمهيدية لإحتلال إنجلترا لمصر ، أو على الأقل التدخل في أمورها المالية ،
فالمبلغ الذي دفعته إنجلترا كان أقل من ثمن السوق وليس فيه انصاف لمصر .

(1) M. De Sayve (سفير فرنسا ببرلين) à Duc Decazes, Berlin, 3. 12. 1875, D.D.F. 1er Série, T. II, No. 23.

(2) Lesage, Op. Cit., p. 144.

(3) « O. peuple français ! comme tu sais bien tirer les marrons du feu ! ».

— Ibid., pp. 148 — 149.

(4) Ibid., pp. 149 — 150.

ولقد عبر بذلك ، الماركيز دار كورت ، — سفير فرنسا بلندن — في حديث
أجراه مع لورد دربي غداة انعام الصفة ؛ فذكر له دار كورت التأييد الضار
للمترب على شراء انجلترا للأسهم في داخل فرنسا ، إلا أن لورد دربي انى
للسفير الفرنسي التدخل في شئون مصر الداخلية^(١) . كما اعترف دربي بالاختلاء
التي ارتكبتها انجلترا في حق دى اسبس . وبدلاً من معازنة مشروعه العظيم
فإنه من الأصوب التعاون معه^(٢) . وفي الحقيقة أحس دوق ديكاز بالقلق
العظيم من جراء خطوة بريطانيا وما يترب عليها من نتائج في وادي النيل .
وتوقع ، كما عبر الرأى العام ، أن تكون تلك الخطوة تمهيداً لاحتلال مصر وتقسيم
الامبراطورية العثمانية^(٣) . كذلك عبر وزير مالية فرنسا ليون ساي (Leon-Say)
عن الآثار الدبلوماسية للصفة على فرنسا ، في خطاب شخصى بحث به لاشد
أقاربه بقوله : ويدور الحديث باستمرار عن شراء انجلترا لاسهم الحديدى فى
القناة وهذه ضربة للأسف وجهة التحالف الفرنسى — الإنجليزى واستنقباته الروسية
أيضا بدم الرضا . وهو بمثابة صدمة لنا من جراء التحالف الإنجليزى —
البروسى ، وموقفنا هو موقف الصديق الحزين : *ami - attristé* ^(٤) .
ومع ذلك فقد أننت إحدى الصحف المالية الباريسية على حمل انجلترا بقولها :
« إن انجلترا قد أفافت من سياستها السياسى » : *England had thus shaken*

(1) D'Harcourt à Decazes, Lond. 27. 11 1875; D. D. F.
lèresérie, T. ii, Mo. 17.

(2) Ibid.

(3) Decazes à De Laboulangier. Paris, 27. 11. 75; D. D. F.
Ibid. No. 16.

(4) Lessage, Op. Cit, pp 153 — 4.

off her political lethargy. (١)

كذلك أعتبرت الدوائر السياسية الفرنسية قيام الخديوي ببيع أسهمه لإنجلترا دون فرنسا بمثابة اضمحلال لنفوذها بالقاهرة (٢).

أما بالنسبة للروسيا فلم تمنحها الفرصة أسوة بأوروبا وكان ذلك مجاملة لفرنسا (٣). كذلك اتهمت الصحف الروسية إنجلترا بخطف قنساء السويس، والاستحواذ على مفتاح جنوب أوروبا وشرقيها والسير في طليعة الدول التي أتت بتمزيق الامبراطورية النمساوية (٤)، وطالبت بعض الصحف الحكومة الروسية بتقديم احتجاج رسمي على إتفاقية القاهرة ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ (٥). وعندما زار جور تشاكوف - وزير خارجية روسيا - برلين تطرق في حديثه مع المستشار الألماني عن صفقة الأسهم، ولم تكن آراؤه مطابقة لآراء المستشار، واعتقد الماركيز داركورت، - دبأن في أحوال الروس ونظرتهم للشككة الإحساس ببعض المراوة للنافس في الشرق، وأن الفرصة تبدو لهم الآن مناسبة (٦). وفي بلجيكا أعلن الملك ليوبولد الثاني بأن هذا العمل : « أعظم حدث في السياسة الحديثة (٧) ». أما في إيطاليا فقد عبر وزير خارجيتها - Visconti

(1) Kinnear, Op. Cit.; p. 272.

(٢) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والسفارة المصرية ص ٣٢.

(٣) محمد صغوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٦١.

(٤) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والسفارة المصرية ص ٢٦ - ٢٧.

عبد الرحمن الرافعي - مصر اسماعيل ج ٢ ص ٦٤.

(5) Loezge, Op. Cit. d. 152 (Gazette de Moscou).

(6) D'Harcourt à Decazes, 27, II, 1875, D.D.F., Op. Cit. No. 17.

(7) Hallberg; Op. Cit. 252.

Venosta ، عن وجهة نظره باعتبار الصفقة ذات مزية ضخمة للتجارة العالمية ،
وإقترح لأن هذا العمل سيؤدي إلى إزداد نفوذ بريطانيا في سواحل البحر
المتوسط (١)

وكذلك أشارت صحيفة ، *Opinione* ، الإيطالية بشراء الأسهم ، وأشارت إلى
معارضة إنجلترا السابقة للمشروع ، وتجنب من تناقض الأحداث . فقناة
السويس التي كانت مثار معارضتها وهداوتها أصبحت الآن قناة انجليزية .
وعملت ذلك بأنها فعلت في إحباط المشروع فأثرت أن تحتفظ بالمفاتيح في
أيديها ، فلم تكن عن في نظر إنجلترا كافية . وذكرت الصحيفة أيضاً أن هذا
العمل السياسي العظيم مشرف للحكومة دزويل ، وسيبعد مخاوف إنجلترا إزاء
تهديد روسيا لطريق الهند (٢) .

ورأى « هوسكنز » أن إيطاليا نظرت إلى تغير موقف إنجلترا من معارضة القناة
منذ سنوات طويلة وفصرته على أساس الحقيقة القائلة بأن تركيا لم تعد حليفاً
مخلصاً لإنجلترا ، وأن حليفاً جديداً ضروري لها ، إذ بما وقعت أمام روسيا
بنجاح في آسيا . وأن ذلك الحليف الجديد هو مصر . وعلى المعمر فإن الباب
المالي قد لاذ بصمت إزاء تلك المشكلة ينذر بالسوء (٣) . وشكرت إنجلترا

(1) Paget (سفير إنجلترا بروما) to Derby, Rome, 3.12.1875, Par. P.
Egypt No. 1 (1876) No. 25. pp: 16 — 17.

(2) Paget to Derby; 29.11.1875; inclosure in No. 12. Parl. P.
Ibid.

غير أن مقال الصحيفة الإيطالية يهت بها إلى درج لأهميتها .

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 464.

الحكومة الإيطالية والرأى العام الإيطالى على موقفهم المؤيد للصنفة (١).

كذلك عبرت حكومة النمسا والرأى العام بها عن سرورهم بالصنفة مثل إيطاليا (٢). كما أعرب وزير خارجية هولندا عن ترحيب بلاده بشراء إنجلترا الأسهم، واعتبر هذه الخطوة بمثابة إعطاء توازن للشروع : " Would give stability to the enterprize " كما رأى الوزير أن هذا فى نفس الوقت سيساهم فى تدعيم حياد القناة، وأن هولندا تعتبر هذا من الأمور الهامة الحيوية لها وذلك بالنسبة لطريق مواصلاتها مع مستعمراتها فى الهند الشرقية (٣).

وفى تركيا إستاء الباب العالى للإجراء الذى اتخذته الخديوى لبيع الأسهم دون الرجوع إليه واستشارته، لأن فرمان السلطان هو الذى يحول للشركة الخاصة حق شق قناة السويس، ورغبة من الحكومة البريطانية فى تبديد مخاوف الباب العالى تهماها تؤكد للسلطان أن حكومة إنجلترا ليست لديها النية للانتقاص أو الحط من شأن سيادة السلطان :

• Have no intention of derogating from the sovereign right of the sultan • •

ذلك أن شراء الأسهم ضرورى لمنعها من الوقوع فى أيدي أخرى قد تستعملها

(1) Paget to Derby, Rome, 16. 12. 1875; Par. P. Egypt (1876) No. 41.

(2) Buchanan (سفير إنجلترا بالنمسا) to Derby., 30. 11. 1875, Par. P. Op. Cit. No. 21, Cf. Nos. 21, 1. 12. 1875; Fo. 40, 16. 12. 1875.

(3) Harris (سفير إنجلترا بهولندا) to Derby, Hague, 14. 2. 1876, Par. P. Egypt No. 9 (1876).

بشكل يقع فيه الضرر لكل من الباب العالي وانجلترا (١) .
ويذكر البعض أنه قد جرت محاولات لحل الباب العالي على التدخل وفسخ الصيغة
بل وكانت المسألة إلى المستشارين القانونيين للحكومة العثمانية الذين رأوا أن فرمان
١٨٧٣ لا يعطى الباب العالي سلطة التدخل في هذا الأمر، إلا أن الساسة الأتراك لم
يستطيعوا المجاهرة بمخاضة انجلترا التي طالما ساندتها ضد روسيا، ولهذا لم يحبوا (٢)
وقد اعتبر البعض شراء الأسهم ضربة موجبة إلى تماسك الامبراطورية العثمانية
وسلامة أراضيها (٣) . هذا وكان الصدر الأعظم قد استنصر من الخديوى
اسماعيل عن تأصيل هذه الصفة التي علم بها من لندن والصحف (٤) . فردد
الخديوى اسماعيل بريقة إلى الباب العالي يوضح له رأيه بقوله
فخاتمكم أن الخزينة المصرية كانت قد أخذت أسهما كثيرة عندما أفتتحت شركة
قناة السويس . وهذه الأسهم مع عدم الاستفادة منها بوجه من الوجوه في أى
وقت مضى ، كانت وللأسف عبئا ثقيلا على الخزينة مجردا من كل نفع . وفي هذه
الفترة أظهر بعض أصحاب البنوك رغبة في شراء الأسهم ، وبينما كان يحدث
بعضهم في الموضوع ، رغبت الحكومة الانجليزية في شرائها بشمن يزيد على
ما دفعه الآخرون . ولما كانت تلك الأسهم من نوع ما هو متداول بين الناس
بالأخذ والعطاء من أسهم الشركات ، فقد حدث بهذه الصورة فرصة الاستفادة
من أسهم لم أكن أستفيد منها حتى الآن بوجه من الوجوه ، بينما كانت ملكا

(1) Derby to Elliot, 9.12.1875, P. Ibid. No. 26.

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والساسة المصرية ص ٢٨ .

(3) Wilson; Op. Cit 53.

(4) The Grand Vizier to the Khedive, Constantinople,
24 II.1875. Par. P. Egypt. No. 1 (1876) No, 45.

الخزينة المصرية ، كما سلف بيانه في أول الكتاب ، ولهذا السبب يسمي الاسم المذكورة للحكومة الانجليزية ، وقد ابدونا إلى عرض هذه المسألة على النحو المشروع لكي تنمضوا وتحيطوا بها علماً ، (١) .

يتضح من هذا الخطاب أن الخديوي اسماعيل قد تعمد المغالطة الواضحة ذلك أن اسم مصر كان سيأتي عليها الوقت الذي ستعود فيه بالخير على مصر ، والتبرير الذي لجأ إليه اسماعيل هنا يوضح ثقافة فكره ، وأنه حاكم كان يمزجه صواب الرأي وبعد النظر والتفكير السليم والحرص على مصالح الدولة ، كما يدل على إحساس اسماعيل بضعف موقفه .

أما بالنسبة لموقف دى إسميس ، فقد تقبل الوضع الجديد ورحب به . فقد كان يود منذ بداية المشروع أن تشارك بريطانيا مالياً في القناة لأن غالبية السفن التي ستستفيد من القناة بريطانية وفي ذلك مصلحة للشركة (٢) .

فرح دى إسميس بهذه المصيبة التي حلت بمصر وهي فقدان أسهمها ، فلم يكن يهمه سوى مصالحته وبيع الشركة . ولم يكن لمصر التي استضافته وأكرمتها أي حب أو عاطفة ، فهو رجل استعماري وأداة في يد الحكومة الفرنسية توجهاً كيف تشاء من أجل تحويل مصر إلى منطقة نفوذ فرنسي .

ويرى الباحث اتفاق دى إسميس في هذه المرحلة الجديدة فهو يتفق في الأساس والشعب البريطاني . فانجلترا هي القوة الجديدة التي ظهرت في أفق الشركة فحاول عندئذ

(1) The Khedive to Grand Vizier, Parl. P. Egypt No. 1

(لم تذكر الوثيقة تاريخ البرقية) (1876) inclosure 2 in No. 45.

(2) Duff, Op. Cit. p. 114.

كسب تأييدها ومساندتها له بدلا من وقفها في وجهه ، كما رأينا في الفصول السابقة .

ويبدو ذلك في تقرير دى لسبس المرفوع للجمعية العمومية للمساهمين في جلسة يوليو ١٨٧٦ ، فقد ذكر أن الوضع قد تفهد بمساهمة انجلترا المالية في الشركة وهو نصيبها السابق الذي كان قد حددته لها سعيد باغا ، واثني دى لسبس على موقف الحكومة البريطانية . ثم أورد مقتطفات من خطاب لورد ديربي ، ونورسكوت في جلسات مجلس العموم ابان مناقشة الصفقة (١) :

كذلك كتب دى لسبس رسالة إلى اللورد ليونز (في ٢٤ نوفمبر ١٨٧٥) يقول فيها : « إن الشعب البريطاني قد قبل الآن المساهمة في القناة بالنصيب الذي كان قد حجزه له بإخلاص منذ بداية المشروع . وإذا كان لهذا العمل أى تأخير ، فإنه يكون تخلى الحكومة الإنجليزية عن موقفها العدائى ، والذي استمر فترة طويلة ضد مصالح المساهمين الاصليين للقناة البحرية ، ولذين أصبحت متباينتهم الآن حيوية وحسنة التوجيه ، والتعاون المشترك الآن المصالح التي ستقوم بين الرأسمال الفرنسي والبريطاني ومن أجل الاعمال الصناعية العريقة والاعمال السليمة الضرورية الخاصة بالشركة البحرية العالمية لقناة السويس . حكا أعظم حدث سعيد » (٢) . ويعلم أحد الكتاب الانجليز المعاصرين على الصفقة ودور دى

(1) Bulletin Décadaire, No. 163, 2.7.1876, pp. 5 - 8.

(2) Lyons to Derby, 30.11.1875, Parl. P. Op. Cit. Inclosure in No. 1.

بالاضط أن رسالة دى لسبس لليونز كانت بتاريخ ١١/٢٤ / ١٨٧٥ ، أي قبل توقيع الصفقة بيوم وإذا كان التاريخ صحيحا فإن دى لسبس أحكون لديه معلومات أكيدة ودقيقة لثانية ، واتصالات سرية جدا مع مصدر الأحداث كما جرى . واضح تعليق :

Marlowe, Op. Cit. p. 323.

لسبب وروتشيك بقوله : « ومن العجيب أنه بعد مرور عشرين عاماً على رفض
دى لسبب بإزدراء قيام بيت روتشيك بعملية اكتساب الاسم عند طرحها في
الاسواق مقابل مئولة » . / نجد أن فضل نقل ملكية الاسم الخاصة بقناة
السويس لإنجلترا يرجع لبيت روتشيك على حساب فرنسا ، (١) .

وليس أدل على تأثير الصفقة على دى احبس من تلك الخطبة التي ألقاها
على ظهر السفينة : Djemnah في يوم ٢٤ ديسمبر ١٨٧٥ وهو في طريقه إلى
مصر ، وكانت رداً على تهينة بحروجة من الانجليز الموجودين على ظهر تلك
الباخرة وأطرائهم لجهوده في شق القناة وربط الشرق بالغرب بعلاقات المودة
والحب ، وعبروا عن تهنتهم الخطره الجديده بشراء حكومتهم للاسم ، فأصبحت
مالكة جزئياً القناة ، واهربوا عن تهنيتهم بأن هذا العمل — سيكون فاتحة
لاتحاد إنجلترا وفرنسا — من أجل مصالحهما التجارية المشتركة ، ورد عليهم
دى لسبب بقوله :

« عندما بدأت الدراسات والأعمال المتعلقة بحفر قناة السويس كان حافظي أن
أن هذا المشروع سيكون على الأخص ذا مكانة كبيرة ومفيدة للمصالح التجارية
والبحرية الانجليزية ، إلا أنه في نفس الوقت فإن هذا العمل الحضاري سيحزن
الذكاء العلم الفرنسي ، وسيكون فخراً لبلادى وسيرسم في نهاية الامر الطريق لإنهاء
العداوة السياسية الموجودة بين إنجلترا وفرنسا في مصر . ومنذ بداية هذا
القرن لم نأل فرنسا جهداً عن طريق مهندسيها وعلماؤها وضباطها البحريين وغيرهم
بتقديم كل المساعدة للحدوي من أجل إعادة المدنية إلى أرض الفراعنة . إلا أن
السياسة البريطانية ، كانت تنظر دوماً بعين الغيرة لسياسة فرنسا في مصر ، كل

ذلك يمكن أن يفسر المعارضة التي قامت بها إنجلترا ضد هذا العمل العالمي وهو قناة السويس ، هذه المعارضة التي لم يوافق عليها الشعب البريطاني ووضعت السياسة الانجليزية الخارجية العراقيل أمام مشروعى ولكن اليوم أقول بعد أن مضى واحدا وعشرين عاما للورد ستراى فوردى رد صكايف - سفير إنجلترا السابق بالاستانة - ان عليه أن يتحقق من أنه ليس هناك كثيرا من الطماع على النفوذ فى مصر بين فرنسا وإنجلترا من أجل الاعمال الحضارية وليس من أجل حماية عمود على . وأن المساهمة فى قناة السويس التي وجدت رأس المال والثأمين من جانب إنجلترا وفرنسا ، أصبحت الصلابة الواضحة والاكيدة على تحالف الدولتين ولها نفس المصالح المشتركة من أجل رخاء هذا المشروع العالمى والسلمى ومن أجل رخاء مصر » (١) .

ويذكر دى لسبس فى مجال آخر أن إنجلترا قد ارتكبت خطأ جسيماً ضد الشركة ويأمل أن يبدأ عصر جديد بين الشركة وإنجلترا (٢) .

وعكذا يمكن القول بأن صفقة الاسهم قد وازنت النفوذ البريطانى والفرنسى فى مصر إلى حين سنين عددا (١٨٧٥ - ١٨٨٢) وأوجدت أرضية مشتركة بإمكانية قيام تقام بين الدولتين للنسيق بين مصالحهما الإستعمارية فى العالم بصفة عامة ومصر بصفة خاصة ، إلى أن تم ذلك عام ١٩٠٤ .

أما بالنسبة لآثر الصفقة على مصر ، فكانت بداية لمرحلة جديدة خطيرة فى

(1) Bulletin Decadaire, No. 146, 12.1.1876. pp. 1 - 2.

(2) Bulletin Decadaire, No. 163, 2. 7. 1876.

جاء ذلك فى التقرير المقدم للجمعية العمومية لمثل الاسهم المقدمين على تعيين ٣ أعضاء
لإنجلترا فى مجلس الإدارة .

تاريخها ، فقد كانت هذه الصفة الضربة القاضية للخديوي . وأكبر خطأ سياسى ومالى ارتكبه فى حياته . فن الناحية المالية لأنه باع الأسهم بشمن بحث وتمهد فوق ذلك بدفع ٠.٥٪ فوائد سنوية لهذا المبلغ حتى ١٨٩٤ . وبعبارة أخرى كانت الحكومة الإنجليزية دائنة تسترد مبلغها بالتقسيط به . أن استولت على أسهم بلغت قيمتها ٢٤ مليون جنيه عام ١٨٩٦ ، وثلاثين مليون جنيه عام ١٩١٥ (١) . وسياسيا أصبح لإنجلترا مصالحة مزدوجة مالية وسياسية فى القناة تمهد السبيل لاندخالها الفعل فى مصر . وقد فطن اسماعيل لمرامى السياسة الإنجليزية فذكر فى حديث له مع « بيتى كينجستون » سنة ١٨٧٦ : « إننى ما كنت أعتقد قط أن إنجلترا ترمى بشرائها أسهم قناة السويس وإرسالها موظفا كبيرا لفحص حساباتها وضع يدها على مصر (٢) » .

ويذكر أحد الكتاب الفرنسيين معلقا على الصفة : « إن هذا العمل سياسى محض وهنا وجه الخطورة فيه ، فإذا لم يكن فى ذاته إحتلالا لمصر فإنه الخطوة الأولى لهذا الإحتلال ، والآن وقد أصبح لإنجلترا عميل يحتاج ١٠ مليون فرنك لتسوية ديونه فهى لن تتركه وشأنه ، فستراقب ماليته وتقرضه وتبذل له المال من جديد ، وستطلب منه بطبيعة الحال ضمانات وتأمينات أخرى . وهكذا تحولت إنجلترا من معارضة إنشاء القناة الى العمل على إحتلالها (٣) » .

وابس أوضح وأصدق من تقرير « فارمان » ، (قنصل الولايات المتحدة فى مصر)

(١) عمده صبرى - تاريخ العصر الحديث - مصر - ص ١٠٥ .

(٢) المرجع السابق ص ١٠٥ - ١٠٦ .

(٣) M^r Sabry, L'Empire Egyptien.. etc., Op Cit., p. 165;

وراجع أيضا الرامسى - مصر اسماعيل - ص ٢٠٥ .

والذى بعث به الى حكومة فى يوليو ١٨٧٩ موضحا أسباب خلع اسماعيل ذكر فيه : . . . الطريقة التى أرغم بها الخديوى على دفع مبالغ لشركة قناة السويس الاثر الذى هو منشأ متاعب مصر المالية . فلقد كان إنهاء قناة السويس بمجهوداً فرنسيا ولكنه للدرجة كبيرة تم بفضل الايدى المصرية والموال المصرية . ثم إن الغرض من حفر القناة كان تحويل قسم من تجارة الشرق إلى مرسيليا بدلا من ذهابها إلى لندن وايقربول ولكن هذه المحاولة لم تنجح لانجاحا جزئيا ، ومع هذا فقد نظر الفرنسيون إلى القناة كأنها ملك لهم واعتقدوا على الأقل أن الواجب يقضى أن توضع القناة تحت سيطرتهم . فعندما باع الخديوى حصة مصر فى أسهم قناة السويس إلى انجلترا جرح بفعله هذا كبرياء الفرنسيين . ولقد كان الغرض من بيع هذه الأسهم خدمة مصالح الفرنسيين أصحاب سندات الديون . ومع ذلك فقد اعتبر هذا البيع ضربة شديدة موجهة ضد مصالح الأمة الفرنسية الوطنية . ولم تقفر فراسا ذلك الخديوى أبداً . وما من شئ فعله الخديوى أو كان فى مقدوره أن يفعله منذ خريف ١٨٧٥ استطاع أن ينال رضاء الفرنسيين . ومن ذلك الحين انعدمت كل رحمة فى قلوبهم نحو مصر . وتأثرت جميع أعمالهم المالية بالعداوة التى شعروا بها نحو الخديوى (١) .

أضاح اسماعيل بهذه الصفقة الحاسرة وأعمال عظيم القيمة فى شركة قناة السويس وعرض مصر للتدخل الأجنبي دون أن يحصل على أى فائدة من الثمن . فلم يكن ثمن الأسهم التى حصل عليها لتجدي فى إنقاذ خزانة الدولة من الإفلاس ، بالإضافة إلى خسارة مصر المالية الهائلة من بيع أسهمها .

(١) محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ١٦٣ .

ومن العجيب قول الحديوي في بداية حكمه : « ولئى أريد أن تكون القناة ملكا لمصر لا أن تكون مصر ملكا القناة » (١) .

ويصف الدكتور محمد صبرى عملية شراء الأسهم أنها بمثابة إعلان عن غزوة صليبية جديدة ، شرع فيها الإمبراطور البريطانى داخل أفريقيا تحت اسم رجال المال والبشرى فإن عامى ١٨٦٩ ، ١٨٧٦ - يقصد عام افتتاح القناة و عام الإرتباك المال فى مصر - يوضحها علامة تحول جديد ؛ فالهولماسى ورجل المال وجدا من الآن فصاعداً سيبا مشتركا فى اتحادهما ، وأندلها سوياً حسب الأحداث (٢) .

فلاذ كان منح امتياز حفر قناة السويس بداية لعصر الإسراف بلغ على مدى ٢١ عاماً فوصل ما يقرب من ٩٠ مليون جنيه إسترليني وأدى إلى أفلاس الخزنة المصرية . أما بالنسبة لأوروبا فقد لاحت الفرصة لاستغلال الأموال بما لا يدع ريباً وأرباح مرتفعة وخيالية ، ورجال الصناعة فرصتهم لاستيراد المواد الخام الرخيصة لإعادة تصنيعها وتصديرها بأثمان غالية . ووجد هؤلاء فى مصر حقلاً مثالياً : *ideal field* ، لممارسة مواهبهم وإرضاء جشعهم (٣) .

ومارس رجال السياسة أيضاً نشاطهم . وكانت الصفقة فاتحة عصر جديد فى الصراع على النفوذ فى مصر . وأصبح نشاط كلا الطرفين - الفرنسى والبريطانى - محموماً فى السنوات التالية للفترة (١٨٧٦ - ١٨٨٢) .

(١) هيد الزين الرافى - عصر إسماعيل ج ٢ ص ٦٤ - ٦٥ .

(2) Sabry. M ; L'Empire L'Egyptien, Op. Cit. p. 166.

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. London, 1970. p. 8.

وكانت إنجلترا من الناحية الإستراتيجية ترى أن أمنها يتحقق بعدم وجود أية قوة في مركز تستطيع قوة إغلاق القناة أمام سفنها . وقد كان الفرنسيون في مركز يستطيعون فيه القيام بمثل هذا العمل ، مالم :—

١ — يوازن النفوذ الفرنسي في مصر بنفوذ بريطاني . أو

٢ — إحلال النفوذ البريطاني محل النفوذ الفرنسي . أو

٣ — أن تحمل إدارة دولية محل النفوذ الفرنسي . أو

٤ — إذا تم تعيين النفوذ الفرنسي عن طريق إدارة دولية مباشرة في شكل أحياء السيادة التركية النعلية (١) .

إلا أن القناة جعلت من المستحيل على بريطانيا ترك مصر وحدها . بل إن القناة كانت سبباً في صعوبة تعيين مصر دون أية شكل من الإدارة الدولية . فن قبل كان محتملاً تعيين مصر عن طريق إيجاد النفوذ الأجنبي عنها . ولكن الآن بعد أن ازداد نفوذ الدول الأجنبية في مصر ، وأصبح يتخذ شكل دولة داخل دولة : « imperium in imperio » ، فيمكن عندئذ فقط موازنة نفوذ الدول عن طريق زيادة النفوذ لقوة أخرى ، أو قيام اتحاد لنفوذ الدول : « Consortium of powers » ، أو عن طريق إستبداده نفوذ إحدى الدول وإخلال آخر محله (٢)

وكانت ديون إسماعيل هي السبب في تماظم تدخل النفوذ الأجنبي في مصر ، بل كانت علامة بارزة بعد السنوات التالية لإفتتاح قناة السويس ، والسبب الحقيقي لهذا التدخل هو وجود قناة السويس نفسها (٣) .

(1) Marlowe, Anglo - Egyptian Relations (1800 - 1953)

Lond. 1954, pp: 72 - 73.

(2) Ibid.

(3) Ibid.

ورغم أن دى لسبس كان يأمل في أن يكون هناك توازن للمصالح الفرنسية والإنجليزية في مصر ، فقد كان قبل ذلك ينتابه الاحساس بالانتصار لـ إنجلترا بعد أن نجح في تحطيم المقبات السياسية وتنفيذ مشروعه ، ثم هاجم إنجلترا تعود إليه صاغرة وتحصل على أسهم قناة السويس ، والمديح ينال عليه في مجلس العموم البريطاني وفي المراسلات الدبلوماسية ، ثم كل ذلك فجأة . وكان شراء إنجلترا للأسهم مرحلة في انهاء الصراع بين الشركة وإنجلترا ، وفي هذا نجاح كبير لدى لسبس . ولكن هذا النجاح لم يغير من الحقائق السياسية والإستراتيجية شيئاً . تلك الحقائق تتمثل في أن محصلة إنجازاته يجب أن تكون في يد إنجلترا من الناحية الإستراتيجية ؛ بمعنى ذلك الإذعان الفرنسي الكامل للاحتلال الإنجليزي لمصر .

ولم يكن إفتتاح قناة السويس في حد ذاته ليضعف ففكرة توحيد مصر ، *neutralizing Egypt* ، وهي السياسة التي إتبعها إنجلترا منذ مطلع القرن التاسع عشر . وهي من وجهة النظر البريطانية بديل تفضله على الاحتلال الإنجليزي لمصر . وكان ذلك نتيجة لأمور ثلاثة : —

١ — إزداد ضعف الإمبراطورية العثمانية .

٢ — إزداد سياسة التنبؤ بالمصالح المصرية متجلية في أصحاب الهدون من

كافة الدول .

٣ — إفتتاح قناة السويس - من وجهة نظر بريطانيا - يضعف سياسة التوحيد .

وكان هذا دافعاً لحكومة الأحرار للبحث عن بديل للاحتلال العسكري . فكانت قناة السويس ظاهرياً هي أقل العوامل الثلاثة في تحديد مجريات الأحداث في مصر فيما بين عامي ١٨٧٥ - ١٨٨٢ . إلا أنه في واقع الأمر فإن وجود قناة السويس كان أقوى الدافع ، فكان أقوى من مصالح حملة الأسهم والدائنين

بالنسبة للتورط البريطاني المتزايد في الشؤون المصرية منذ عام ١٨٧٦ . وهو العام
الذي اشتراتها أسهم قناة السويس . لأن الخوف على قناة السويس كان هو الدافع
الرئيسي للعامل الحاسم وراء الاحتلال الإنجليزي لمصر . وأن حقيقة كون
الحكومة البريطانية أكبر مناهم في شركة قناة السويس ، لم يكن له علاقة ارتباطاً
بتلك الحقيقة . وما حدث عام ١٨٨٢ عام ١٩٥٦ لم يكن القصد منه حماية حملة
الاسم البريطاني ، وإنما هو حماية المواصلات البريطانية (١) .

وهنا يتبادر إلى الذهن سؤال عن السبب في عدم التعجيل بإحتلال إنجلترا
لمصر ، وكانت كل الدلائل تشير إلى ذلك ؟

كان دزويل في ذلك الوقت لا يرى في إحتلال مصر وسيلة ناجحة لدفع خطر
الروسيا عن منطقة الشرق الأدنى . فكان يعتقد بأنه إذا أخذ الروس الاستانة ففي
استطاعتهم إجتياح سوريا ووصلوا إلى مصب النيل عندئذ لا تكون هناك قائمة من
أخذ مصر . وحتى قوات إنجلترا البحرية لا تستطيع تعزيز مركزها في مثل ذلك
الموقف ، وأن الناس الذين يتكلمون بمثل هذه الطريقة يجهلون الجغرافيا تماماً ،
فالاستانة لا مصر ولا قناة السويس هي مفتاح الطريق الهند :

• Constantinople is the key of India and not Egypt and the
Suez Canal (٢)

وهكذا كان دزويل يرى أن إحتلال إنجلترا لمصر وقناة السويس في الوقت
الحاضر لن يفيد كثيراً بل سيفسد إلى حد كبير علاقات إنجلترا بفرنسا (٣) .

(1) Marlowe, the making of Suez Canal, pp. 310 - 311.

(2) Buckle, Op. Cit., T. I., P. 84. Cf. Seaton - Watson, Op.
Cit., P. 98.

(٣) محمد مصطفى صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٦٧ - ٦٨ .

وكانت الحكومة البريطانية تسعى الى تدعيم نفوذها في مصر سياسياً ومالياً في هذه المرحلة . واكد لورد دربي بأنه لم يكن هناك شيء يشغل أكثر من إيجاد نفوذ انجليزي في مصر . وأنه لم يكن يوم انجلترا سوى حرية المرور لها ولحقبة الدول ليس أكثر من ذلك . ولكن خيال دزريلى لم يكن محدوداً ، ولكنه لم يعبر عن ذلك الا بمبارات غامضة وغير صريحة . في الوقت الذي كان دزريلى نفسه قد قام بأمين قبضة انجلترا على القناة ، لم يحاول خلال فترة حكمه ان يتعدى مرحلة الإدارة الثنائية ، رافضاً كل الاقتراحات الرامية الى حرمان فرنسا من نصيبها . وان انسحاب فرنسا كان عملاً ناجحاً منها . فبعد موت دزريلى رفضت فرنسا المساهمة في العمليات العسكرية التي شاعت ثورة هراي ، وقد فهم دزريلى طبيعة الروح التي يجب على رجال السياسة البريطانية أن يوجهوا بها المشكلات المصرية . وهي الروح التي مارسها كرومر بعد ذلك على الوجه الاكمل (١) .

ورؤى د هوسكينز أن موقف انجلترا تجاه كل من مصر روسيا قد تناوله التغير نتيجة لأحداث ١٨٧٥ — ١٨٧٦ ، فقد أخذ طريق الهند يحظى بالإهتمام بعد أن كان مهملًا . وتزدادت مسألة ضرورة اخضاع القناة للسيطرة البريطانية وحمايتها برا حتى لا تكون محسنة رحمة أي حاكم مصري قد يصبح حليفاً لأعداد انجلترا قبل أن تتخذ احتياطات واجراءات حماية القناة طريق الهند . فامتلاك جبل طارق ومالطة وعدن لقيمة له بالمقارنة بامتلاك انجلترا وسيطرتها على قناة السويس نفسها وبقوة هذه السيطرة (٢) .

(1) Buckle, Op. Cit., Vol. 5. pp. 453 - 454.

(2) Hoskins, Op. Cit. pp 474-475.

الباب الرابع

الاحتلال الإنجليزي لقناة السويس

وموقف الدول الكبرى

(١٨٨٢ - ١٨٦٦)

الفصل الأول

التمهيد لإحتلال قناة السويس

ومسألة حيادها

— في أعقاب صفقة الاسهم :

- المنافسة الإنجليزية الفرنسية في مصر .
- سياسة إنجلترا تجاه روسيا والدولة العثمانية ومصر .
- آسيا الصغرى الخط الدفاعي الأول من قناة السويس .
- إحتلال قبرص ١٨٧٨ لتأمين قناة السويس .
- دزويل يفكر في إحتلال مصر عام ١٨٧٩ .

— تطور مسألة حياد قناة السويس :

- قبل افتتاح قناة السويس للملاحة .
- إبان الحرب البروسية — الفرنسية .
- في مؤتمر الحولة الدول ١٨٧٣ .
- موقف ملاك السفن والتجار الانجليز من حياد القناة .
- حياد القناة إبان الحرب الروسية التركية (١٨٧٧) .
- دى لسبس وحياد قناة السويس .
- رأى الساسة ورجال القانون والاقتصاد في مسألة حياد القناة .

سلم الجميع سواء في داخل إنجلترا أو خارجها بأن صفقة الأسهم كانت مقدمة لنوع من السيطرة البريطانية على مصر . وقد عبر حزب الأحرار البريطاني عن عداوة، بينما شخصت خطب دزريل - الماسية في مجلس العموم - الشعب البريطاني على تأييد وجهة نظره . فقد كان هدف سياسة دزريل تجاه منطقة الشرق الأوسط هو تحقيق سبق على فرنسا في مجال النفوذ أكثر من مسألة قيامه باحتلال مصر . والعمل في نفس الوقت على تدعيم تماسك الإمبراطورية العثمانية .

ولكن إنشاء قناة السويس أدى إلى إعادة النظر في هذه السياسة التقليدية ، فقناة السويس كما رأينا قد غيرت جغرافية العالم التجارية ، وغيّرت من التخطيط السياسي والإستراتيجي البريطاني . فقد حوّلت بريطانيا أسطولها من المحيطات التي لها السيادة عليها إلى بحري ملاحى ضيق لاسلطان لها عليه ، ومن هنا كان عليها حماية وضمان هذا للمر الملاحى الذى لا يستطيع دوجل أوروبا المريض ، أن يضمّنه طويلا . وأصبح ممكناً أن تشغل مصر مكان تركيا ، كمرکز جذب ، في سياسة إنجلترا تجاه الشرق الأوسط . وقد أدت الأحداث السياسية والمالية والثورة العسكرية إلى سرعة السيطرة البريطانية على مصر . ومن العجيب أن يتم الاحتلال على يد حزب الأحرار البريطاني ، الذى عارض الإحتلال .

انطلقت إنجلترا من بحثه كيف طريقاً يهد لها السبيل للتدخل في شؤون مصر . وأولت هذه البعثة عناية كبيرة واختارت أعضائها اختياراً دقيقاً . وقد أمارت هذه البعثة ردود فعل قوية في فرنسا فقد نظرت إليها على أنها مقدمة للسيطرة البريطانية على الإدارة المصرية . وربطت الدوائر السياسية الفرنسية بين نشاط بعثة كيف وجهود «إليوت» ، الذى حاول بدفعة الأسهم أن يحصل مؤسسات مالية إنجليزية على امتياز السكك الحديدية والتلفراف وميناء الإسكندرية

والسويس الجارك . وحاول اسماعيل عبثاً الدفاع عن صفقة الاسهم بقوله إنها مجرد صفقة مالية لا تهدف الى شيء آخر، مبدئاً تفضيله التعامل مع البنوك الإنجليزية التي هي على استعداد لاعطائه أحسن الشروط . كما كان اسماعيل يرفض خلع الصبغة السياسية على هذه المشروعات وأوضح أنها أقل خطورة بالنسبة لمصر من السيطرة الفرنسية المطلقة على قناة السويس^(١).

لهذا نطقت التنافس بين النفوذ الانجليزي والنفوذ الفرنسي في مصر، وأهتد أثره إلى حاشية اسماعيل وبلاطه فترين إنقاذ النفوذ الانجليزي وآخر مال النفوذ الفرنسي^(٢) . وأراد اسماعيل أن يستغل إزدياد المصالح البريطانية في مصر لمصاحته وذلك بهرب النفوذ الفرنسي بالنفوذ الانجليزي^(٣) . وسعت الحكومة الفرنسية هي الأخرى بإيجاد بعثة إلى مصر ، فأرست أوتره Outre — فنصل فرنسا العام السابق بالقاهرة — لتوازن نشاط بعثة كيف وإحباطها من جهة أخرى بالإضافة إلى إعادة النفوذ الفرنسي إلى تفوقه السابق لعام ١٨٧٠ ، فالحكومة الفرنسية كانت تدفعها الرغبة في الثأر من انجلترا للدور الذي لعبته في مسألة قناة السويس^(٤).

كذلك سارعت كل من إيطاليا والنمسا بإرسال مندوبين في مهمة خاصة إلى مصر^(٥) ، وباءت بعثة كيف بالفشل، ورفض اسماعيل مقترحاتها الخاصة بالاشراف على المآله المصرية ، وغادر كيف مصر . ووافق اسماعيل على تعيين دوفررو لعمود،

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٣١ — ٣٧ .

(٢) الرافعي ، مصر اسماعيل ص ٦٨ .

(3) Marlowe, the making of Suez canal p. 311,

(٤) احمد عبد الرحيم ، المسألة المصرية ص ٣٧ .

(5) Marlowe; the making of Suez Canal, Op. Cit p. 311.

وواجه أيضا : احمد عبد الرحيم ، المسألة المصرية ص ٣٧ .

Rivers Wilson الإنجليزي، مستشار أماليا، وامتازت الحكومة الفرنسية معارضته
 مسمى الحكومة الإنجليزية، فأوفدت «فيليه» Villet ليعاون اسماعيل على
 تنظيم مالهاته وليوازن النفوذ الإنجليزي حتى لا تترك إنجلترا الأفراد بالتدخل
 في شئون مصر. لذا نجد فيليه يقدم مشروعا أبدى اسماعيل ميلا للأخذ به.
 عندئذ استاءت الحكومة الإنجليزية ولوحت لإسماعيل بأنها ستشتر تقرير لجنة
 كيف (الخاص بحالة مصر المالية). فاحتج اسماعيل على ذلك. وسأل أحد
 النواب في البرلمان البريطاني: متى ينشر التقرير؟ فأعلن دزيريلي في مجلس العموم
 البريطاني في جلسة ٢٣ مارس ١٨٧٦: «أن الحديوي هو الذي يمنع في ذلك
 بسبب إحساسه بالفوضى الناشئة في مالهاته المضطربة». وكان هذا الجواب أشد
 خطورة من نشر التقرير نفسه، لأنه ترك للأذعان فرصة تصور الحالة المالية
 للمصرية. وكان من نتيجة هذا التصريح المفرض لمزريلى حدوث تدهور سريع
 في قيمة السندات المصرية (١).

وبإزداد الحالة المالية سوءاً إستجاب اسماعيل لمطالب الدائنين، وأصدر مرسوما
 في ٢ مايو ١٨٧٦ بإنشاء صندوق الدين، الذي كان أول هيئة رسمية أوروبية
 أنشئت لفرض التدخل الأجنبي في شئون مصر والسيطرة عليها، وغلّ سلطة
 الحكومة المصرية في شئونها المالية والإدارية. وهو أول إعتداء على استقلال
 مصر السياسي والمالي. وأصبح بمثابة حكومة داخل حكومة (٢).

(1) Sabry, M. Op. Cit. pp. 173 - 4.

وراجع نفس تقرير بيته كيف في :

Cave to Darby, 23.3.1876 Parl. P. Egypt 7 (1876).

(٢) الرافعي - عن اسماعيل - ص ٦٩ - ٧٠ : أحمد عبد الرحمن - الماتة

وهكذا لم يمر عام فقط على شراء إنجلترا لأسهم قناة السويس حتى صدر مرسوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ لوضع النظام الذي قرره إنجلترا وفرنسا لتسوية الدين العام وبه تبدأ فترة جديدة في تاريخ مصر عرفت عادة باسم : « الرقابة الثنائية » *The Dual control* أو *Le Condominium Anglo - Français* (١) وكان المراقبان الأذان وضع في أيديهما مهمة الإشراف على مالية مصر وحكومتها ، متساويين تماما في القلب والرتبة والإختصاص (٢) . واهتمت فرنسا بنمو نفوذها في مصر وتدعيمه . وتابعت مراقبة درجة نمو هذا النفوذ في ظل سياسة المراقبة الثنائية وقارنته باستمرار بالنفوذ البريطاني ، ويتضح ذلك من الرسالة التي بعث بها فرسيفيه - وزير خارجية فرنسا - إلى دي رنج (قنصل فرنسا في مصر) يطلب منه موافاته بتقرير عن مدى نمو نفوذ فرنسا في مصر (٣) . تلك هي حالة مصر الداخلية بعد صفقة الأسهم .

* * *

ولذا إنقلنا لإلقاء نظرة على أحداث السبعينات من القرن التاسع عشر والتي أثرت تأملها مباشرة على مصر وقناة السويس ، لوجدنا تعاظم الثورة في ممتلكات الإمبراطورية النمساوية (في البلقان) . فقد أعلنت روسيا الحرب على تركيا في ٢٤ أبريل ١٨٧٧ . وكانت هذه الحرب أكثر خمولاً على قناة السويس من

(١) الرافعي ، مصر ! ص ٧٦ ، أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية

ص ٤٧ .

(٢) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، المسألة المصرية ص ٤٧ .

(3) Freycinet à De Ring, 8.2.1880, D.D.F. 1ère serie. T. 3.

No. 17 et No. 137.

الحرب السابقة (الفرنسية - البروسية) ؛ لأن الأسطول الروسى كان مصنف
خطر على المضائق التركية ، وبالتالى على موازين القوى البحرية فى شرق حوض
البحر المتوسط . بل كان أكثر الأساطيل قربا من قناة السويس ، وكان من
أهداف السياسة الروسية القضاء على الدولة العثمانية والإشراف على المضائق
والوصول للبحر المتوسط .

لذلك نجد سياسة دزيرلى تقوم على أساس اهتمامه بآسيا الصغرى كخط دفاعى
أول عن طريق الهند وكان يرى أنه لافائدة من إحتلال مصر إذا احتلت روسيا
القسطنطينية . لهذا كان يفضل إحتلال القسطنطينية على إحتلال مصر (١)

ويتمتع إهتمام دزيرلى بقناة السويس عندما أتممت مسألة الفسرد الروسى
للقسطنطينية . فقد ذكر مجلس الوزراء أنه يفضل شراء ميناء فى البحر الاسود ،
وأه يريد شيئا شبيها بمناطة أو جبل طارق يستطيع عن طريقه تأمين البحر الاسود
حتى لا يصبح مصدر تهديد مستمر لقوة انجلترا البحرية فى البحر المتوسط .
ولكن يبدو أن دزيرلى كان مبالغا فى تخوفه من روسيا ، فقد علق مثلاً يستون
واطسون (٢) . على مخاوف دزيرلى هذه بقوله : « لو اطلع (دزيرلى) على
المراسلات السرية بين جوروشانوف - وزير خارجية روسيا - وشوفالوف ،
سفير روسيا بلندن - لوجد أن المسألة المصرية لم تحظ الا بقدر
قليل من اهتمامهما » (٣) .

كذلك أبدت اللنكة فكتوريا إتهامات دزيرلى بعدم السماح للسياح الروسى
بإحتلال القسطنطينية التى هى مفتاح مصر ، وأنها لو سمحت لروسيا

(1) Seaton - Watson, Op Cit. p. 109.

(٢) - ستون واطسون ، أستاذ الدراسات العثمانية بجامعة لندن .

(3) Ibid, pp. 98 - 93; 192.

بذلك لكان فيه قضاء على مركز بريطانيا كواحدة من الدول الكبرى .
وهاجت الملكة جلاذشتون لتجاهله المصالح الحيوية للبلاد ، وهاجت لورد دربي
الذى عارض سياسة دزريل وهددت الملكة (فى منتصف يونية ١٨٧٧)
بإحلال لورد ليونز - سفير إنجلترا بباريس - محل دربي فى وزارة الخارجية (١)
وقد ذهبت الملكة دزريل المضطربة على دربي لإظهار سياسة أكثر تشدداً مع روسيا
فلقد ذكرت فى رسالة لها - بتاريخ ٢٧ يونيه - أن سمعة إنجلترا بدأت تنحدر
وأن السيطرة البريطانية بدأت تنحصر ، وإذا ما وصل الروس إلى القسطنطينية
فسوف يكون ذلك مبعث لوم عنيف للحكومة وشار مهانة تنال الملكة ، مما يجعلها
تفكر جدياً فى الإعتزال . واقترحت أن يجمع كل معاونيه ومؤيديه فى كل من
المجلسين ويطعن أمامهم أن الامبراطورية فى خطر وليس المسيحيين فقط ، هناك
فى البلقان ، وعليه إداة هذه الحرب التى يشنها الروس - الذين يتبرم الملكة
أكثر مرجية من الأتراك - وأن عليهم أن يلتفوا حول ملكيتهم ومن ثم فسوف
يحصل على أغلبية قوية تسانده فى كل ما يريد إتخاذ من إجراءات . ويمكن
عندئذ أن ينذر روسيا بالتوقف عند حد معين . وحامل الوقت هو الفصيل فى
ذلك الأمر . وعليه التصرف بأسرع ما يمكن ، وإلا فسيجد الروس يدقون
أبواب القسطنطينية ، ويحطمون مجد الإمبراطورية العتيد (٢) .

وفى هذه العترة كان رأى العام السائد فى إنجلترا أن روسيا تسعى للوصول

(1) Ibid. pp. 197 - 8.

(٢) عبد الرحمن على خليفة : دزويل ، دراسة فى الفكر السياسى الإنجليزى أثناء
القرن ١٩ ، رسالة دكتوراه فى فلسفة السياسة غير منشورة ومن جامعة الاسكندرية . إقرار
عبد المنعم نصر (١٩٧٢) ص ٢٦٣ - ٢٦٤ .

إلى الجنوب وإيجاد مخرج لها تجاه المياه الدافئة ، فيدحسكو ، ميدلسكوت ، أنه عندما حادت للسألة الشرقية الظهور (١٨٧٥) لم يكن قد مضى على افتتاح قناة السويس للملاحة سوى ستة أشهر . وكان الوقت مبكراً بالنسبة للإنجليز لحساب أثر قناة السويس العميق على السياسة البريطانية . ولكن في عامي ١٨٧٦ ، ١٨٧٧ ظهرت في إنجلترا دراسات عديدة ملأت الصحف والمكتبيات لتستدل بموجبة من الخوف الشديد والتوجس من قوة روسيا والشك في نواياها تجاه هاجمة قناة السويس (١) . كذلك كتب « هوسكيز » أنه قد ظهر في هذه الفترة مشروع إنشاء خط حديدي داخل العراق لمنع وصول الروس وتغلغلهم في الخليج العربي وجاء في تقرير مقدم لإتحصاد شرق الهند في عام ١٨٧٧ : أن للسألة الشرقية بالنعمة لإنجلترا إنما هي مسألة روسية — هندية ، لضمان أمن الهند بأي ثمن ، عن طريق ضمان حياد القسطنطينية وبرزخ السويس لأنه يؤثر في الطريق الهند (٢) .

وكانت روسيا ترى أن الهند هي بمثابة « عقب آشيل » بالنسبة لإنجلترا (٣) . وكانت روسيا عندما أعلنت الحرب على تركيا قد وضعت في تقديرها أن القوة الكبرى الوحيدة في المنطقة هي بريطانيا . وقد تقوّم باحتلال « غاليبولي » ، Galiipoli التي تتحكم في مضيق البوسفور وكرمت وتحويل مصر إلى دولة تابعة لبريطانيا (٤) .

(1) Medlicott, The Congress of Berlin and after, Lond. 1938. pp. 6 - 7.

(2) Hoskins; Op. Cit pp. 436 — 437.

(3) « a Russian paper was quoted as saying that India is the Achille's Heel where England is most Vulnerable. Ibid.

(4) Seaton — Watson, Op. Cit. p. 170.

وإنك تجد دزيريل ، الذي خشي تقدم روسيا وتهديدها لآسيا الصغرى وقناة السويس ، يقترح على مجلس الوزراء (في ٢١ أبريل) القيام باحتلال مضائق الدردنيل كضمان مادي ضد روسيا في حالة إحتلالها للقسطنطينية ، إلا أن دربي عارضه وأصر على ضرورة أخذ موافقة الباب العالي المبدئية . كذلك عارض « سولسبري » Salisbury هذا الإجراء باعتبار أن هذا العمل سيفضف التحالف مع تركيا (١) ، وكان دربي يحذّر عملاً مشتركاً ، واستفسر من شافولوف عما إذا كانت روسيا تنوي جلاء مصر ، فرد عليه السفير الروسي بأن ذلك مجرد خيال ، Pure Phantasy (٢) .

وكان ذلك في أعقاب الشائعات التي إنتشرت في ذلك الوقت بأن روسيا تنوي إدخال مصر في غمار الحرب ، وأنها تنوي محاصرة الشواطئ المصرية بأسطول البحر المتوسط ، أو هي تنوي أخذ أزمينية مفتاح سوريا ، وسوريا مفتاح مصر ، ومصر مفتاح أفريقيا (٣) . وكانت الحرب الروسية التركية أول تهديد فعلي للقناة واختباراً عملياً لميادها .

وإذاً تلك الأخطار المحيطة بالقناة ، إبان الحرب الروسية التركية ، سارع لورد دربي بإرسال مذكرة في ٦ مايو ١٨٧٧ إلى جورتشاكوف (وزير خارجية روسيا) عن طريق سفيره بلندن (شوفالوف) يوضح له أهمية النقاط الواردة بمذكرته وتأثيرها على مستقبل العلاقات الإنجليزية الروسية . فقد أعلنت

(1) Ibid, pp. 170 — 171.

(2) Ibid. p. 172.

(٣) محمد صفوت ، الاحتلال الإنجليزي لمصر من ١٢٤ .

الحكومة البريطانية حيادها منذ بداية الحرب ، إلا أن حكومتها بجلالة الملك أوضحت أنها ترغب في ألا يساء فهم موقفها أو اتجاهاتها بالنسبة لسير العمليات الحربية واتساع نطاق الحرب ، وحتى تظل على موقف الحياد يجب مراعاة النقاط الثلاث الآتية :

أولاً : ضرورة بقاء المواصلات بين أوروبا والشرق عبر قناة السويس ، وأيضاً منطقة الإقتراب من القناة ، مفتوحة ولعدم تعريضها للخطر ، وأن أى إعاقة للملاحة سيعتبر تهديداً للهند ، وضربة خطيرة لتجارة العالم ، وألا يقوم أحد من المتحاربين بمهاجمة أو إحتلال مصر حتى لو كان احتلالاً مؤقتاً من وجهة النظر الاستراتيجية ، لأن هناك مصالح مالية وتجارية كبيرة للدول الأوروبية في القناة ولن تسكت الدول المحايدة على ذلك العمل .

ثانياً : إن أهمية التسطنطينية من وجهة النظر السياسية والحربية والتجارية ليست في حاجة إلى التأكيد أو البرهان ولا يمكن للحكومة البريطانية النظر إليها بعدم إهتمام ، ولا تسمح الحكومة البريطانية بسقوط هذه العاصمة التي لها مركزها وأهميتها في أيدي أخرى غير أصحابها . كما ترى الحكومة أن الوضع الحالي للبحرور والدردينل والذي صدقت عليه دول أوروبا ، إذا تعرض لأى تغيير فسيؤثر بحد ذاته على ذلك نتائج خطيرة .

ثالثاً : هناك مصالح أخرى أيضاً في الخليج العربي والذي من واجب الحكومة البريطانية حمايتها (١) .

(1) Derby to comte Schouvaloff, Lond., 6. 5. 1877, Bulletin Décadaire, No. 199, 2. 7. 1877. pp. 2-3.

نشرت صحيفة شركة قناة السويس للنقل الكامل خطاب دون إلى شوالوف ، بينا نفرت الوثائق الفرنسية : D. D. P. ملخصاً فقط لهذه المذكرة . راجع : =

وكانت هذه المذكرة بمثابة إنذار للحكومة الروسية . كما يتضح أيضاً من ترتيب أولويات النقاط الاستراتيجية الهامة التي يجب على الحكومة الروسية مراعاتها أنها بدأت بقناة السويس ثم القسطنطينية والمضايق ثم الخليج العربي . وأرسلت الحكومة البريطانية نسخة من هذه الخطابات إلى حكومات فرنسا وتركيا وإدارة شركة قناة السويس .

وقد أثارَت هذه المذكرة مخاوف الحكومة الروسية ، فسارع سفير روسيا بإنجلترا ، متأثراً بموقف الحكومة البريطانية ؛ بالسفر إلى سانت بطرسبرج لأنه كان يأمل في تحسين العلاقات الروسية البريطانية وأن يمرض على القصر وجهة نظره وتفسيراته بالتفصيل للموقف الذي خلفته مذكرة ٦ مايو ١٨٧٧ ولم يضيّع شوقاً لوف وقته وعاد إلى لندن ثانية في ٨ يونيو ومعها مذكرة طويلة لتسليمها إلى لورد دربي (١) .

وردت الحكومة الروسية على مذكرة لورد دربي بأنه ليس في نية الحكومة الروسية حصار قناة السويس أو تعريض الملاحة فيها للخطر بأي شكل من الأشكال ، لأنها تعتبر قناة السويس طريق عالمي مهم لتجارة العالم . ويجب أن يكون بعيداً عن كل هجوم وأن مصر وباعتبارها جزء من الدولة العثمانية من المحتمل مشاركتها مع الجيش التركي ، وبالتالي فإن الحكومة الروسية تعتبر نفسها عندئذ في حالة حرب مع مصر . وفي نفس الوقت فإن الحكومة الروسية لا تسعى المصالح الأوربية الموجودة في هذا البلد ولا المصالح الإنجليزية على وجه

Duc Decazes à La Flo (سفير فرنسا بروسيا) , 21.5.1877, D.D.F.= 1 ére Série. T, ii No. 171.

(1) Seaton - Watson, Op. Cit. p. 192.

المعصوم ، وعلى ذلك فلن تدخل مصر في نطاق عملياتها العسكرية (١) .
 أما المعصوم الإستيلاء على القسطنطينية فقد أوضحت المذكرة الروسية ، أن ذلك متوقف على تركيا ، وأنه ليس في نية روسيا إحتلال القسطنطينية . ولا يمكن التنبؤ بمستقبل الحرب . أما بالذخيرة للمناطق — المودنيل والبسفور — والتي تشكل مراحلياً بين بحرين كبيرين ، يرم مصالح العالم كله فإنه من مصلحة السلام والتوازن الدول حسم هذه المسألة عن طريق إتفاق عام على أساس ضمان أكيد ومطئن .

كما أوضحت المذكرة أن روسيا ليس لها مصلحة في مضائق إنجلترا في ممتلكاتها بالهند أو في طريق مواصلاتها (٢) .

هذا وقد اتخذت السياسة الإنجليزىة موقفاً حاسماً إزاء روسيا والدولة العثمانية عندما تولى سولسبورى وزارة الخارجية البريطانية (في مارس ١٨٧٨) — بعد استقالة لورد دربي — فكان سولسبورى يمت الدولة العثمانية ويرى أن وجودها كدولة ضعيفة من شأنه أن يعرض مصالح بريطانيا للخطر . ورأى أن خير حل هو استبعاد الدولة العثمانية من شرق أوروبا وتقسيم ممتلكاتها . وبذلك وضع حداً نهائياً للسياسة الإنجليزىة التقليدية نحو الدولة العثمانية ، وكان هدف سولسبورى هو حماية مصالح بريطانيا الهندية والإمبراطورية بإحتلال مصر وقناة السويس ،

(1) Gortshakoff à Derby, Saint - Petersburg, 18/30. 6. 1877, Balletin - Décadaire. No. 199. p. 2; Cf. Le General Le Flô à Duc Decszez, St. Petra. 9.6. 1877. D. D. F. 10 e serie. T. 2. No. 182.

(2) Ibid.

أو إحدى جزر البحر المتوسط مثل كريت أو قبرص للوقوف أمام أطباع الروس خاصة بعد فشل مباحثات إنجلترا في تكوين عصبة من دول البحر المتوسط (إنجلترا وفرنسا وإيطاليا) ، للوقوف أمام النفوذ الروسى من الإمتداد والوصول للبحر المتوسط^(١).

وحدد سولسبرى سياسته في أربعة مواقف ، منها ضمان حرية وأمن المرور في المضائق وحصول إنجلترا على محطتين بحريتين مثل لينوس Lemnos وقبرص أو على الأقل ميناء مثل ميناء الاسكندرونة ولومقتاً من أجل التأثير للعنصر^(٢). أما بالنسبة لسياسة تجاه المسألة المصرية فقد عبر عنها بقوله : « إما أن ن سحب أو نحتكر أو نشارك . فإذا انسحبنا فإن ذلك معناه أن نترك فرنسا تسيطر على طريقنا إلى الهند . وإذا احتكرنا فإن ذلك قد يقضى بنا إلى المخاطرة بالحرب لهذا قررنا للمشاركة »^(٣).

لهذا إهتم سولسبرى بإيجاد تسوية الموقف بدون إثارة عداوة فرنسا ومنعها في نفس الوقت من العمل منفردة في مصر^(٤).

أما لا يارد (Layard) . سفير إنجلترا بالإستانة ، فكان يرى أن إمتلاك روسيا

(1) Lowe, C J. Salisbury & the Mediterranean (1886 - 1896)
pp. 1 - 2:

(2) Seaton - Watson, Op. Cit. pp. 376 - 377.

(3) - You may renounce or monopolize or share... Taylor,
Op. Cit. p. 287.

(4) Deighton, H. S. The Impact of Egypt on Britain,
A study of public opinion. Holt, Political and Social Change
Op. Cit. p. 244

للمضائق التركية يقدم نواياها العدوانية تجاه الهند لأنه في استطاعة أسطول روسيا عندئذ الإندفاع في أى لحظة عبر الدردنيل ومهاجمة قناة السويس (١). وإقترح لا يارد على دزيرلى لاحتلال إنجلترا لصبه جزيرة غاليبول كضمان مادي يظل في يدها حتى نهاية الحرب. وأن إرسال أسطول إلى القسطنطينية سيجعل روسيا تفكر في الانسحاب (٢). واعتقد لا يارد في أهمية الطريق البري عبر العراق، وأنه أم من قناة السويس التي يمكن لأي سفينة معادية محملة بشحنة من المتفجرات سدها، وأن أي جاسوس روسي يمكنه نسف قناة السويس وأن الطريق عبر شمال سوريا قد يصبح يوماً طريقاً برياً عظيماً، وعلى بريطانيا تأمين السبلة عليه (٣).

هذا وقد أثار خطر إنباء تركيا بوصول الجيش الروسي لشارف القسطنطينية جوع إنجلترا فصارح دزيرلى (في ٢٣ يناير ١٨٧٨) بإصدار الأوامر للأسطول البريطاني بالتوجه للقسطنطينية، واعتمد البرلمان لدزيرلى مبلغ ٦ ملايين جنيه. كما وافق مجلس الوزراء البريطاني على دعوة الإحتياط وبعض حكومة الهند بمسبعة آلاف جندي مروا عبر قناة السويس إلى جزيرة ماعلة. وأعلنت حالة التأهب في القواعد البريطانية في البحر المتوسط. ولتجهت الأنظار إلى المواقع الإستراتيجية المختلفة في شرقي حوض البحر المتوسط لكي تتخذ قواعد العمليات العسكرية

(١) إشتار دزيرلى « لا يارد » خلفاً لهنري البوت سفيرا بالاسفانة - وكان تيجن لا يارد في رأى جلادستون لفتة طيبة للأتراك ، راجع :

Seaton - Watson, Op. Cit. p. 205.

(2) Ibid : p. 209

(3) Medicot, Op. Cit. d. 19; Cf. Seaton - Watson, Op. Cit. p. 245.

عند روسيا في المستقبل والتي يمكن أن تقدم الحماية اللازمة لقناة السويس^(١).

وفي هذا الوقت (٢ مارس ١٨٧٨) وقعت معاهدة صلح د سان استفانو، بين تركيا وروسيا، حيث اعترفت فيها تركيا لروسيا بحرية المرور في المضائق وإغلاق البحر الأسود أمام وجه أعداء روسيا وقت الحرب^(٢).

وقد أثارته هذه المعاهدة حاصفة في إنجلترا لأنها أعطت روسيا مركزاً قوياً في الشرق الأدنى لا يتفق وسلامة المواصلات الإمبراطورية إلى الهند. وطلبت إنجلترا إعادة النظر في شروط المعاهدة. وتدخل بسمارك لإيقاظ السلام وتم الاتفاق على عقد مؤتمر للدول الكبرى ببرلين برئاسة بسمارك وكان هذا المؤتمر بداية عهد توزيع الممتلكات العثمانية^(٣).

وكان بسمارك في الفترة السابقة لمؤتمر برلين يبحث سياسة إنجلترا على احتلال مصر، وكان من دعاة هذه الفكرة لأنه كان يخشى من قيام حرب أوربية تضطر ألمانيا للاشتراك فيها فوجد في المسألة الشرقية وسيلة لإسترخاء الدول الكبرى. فكان من رأيه أن توافق إنجلترا على تفوق النفوذ الروسي في شرقي البلقان واستيلاء روسيا على المضائق التركية، في يظهر إستيلاء إنجلترا على قناة السويس

(1) M. De Moriy (الناظم بالأعمال الفرنسي بالاستانة) à Waddington, Péro., 25. 1. 1878, D. D. F. lèrie. T. 2, No. 333 et No. 246, 1878.

(2) Taylor, Op. Cit., p. 247;

ومحمد مصطفى صفوت - مؤتمر برلين والدول العربية ص ٤٢.

(٣) استمرت أعمال مؤتمر برلين من ١٣ يونيو إلى ١٣ يوليو ١٨٧٨ وأجتمعت عند سفوف مؤتمر برلين والدول العربية ص ٤٢، Seaton-Watson, Op. Cit. p. 98.

ومصر ، وأن تستولي فرنسا على سوريا (١)

ورفض دزيريلي عروض بسمارك لأنه كان يعتقد أن بسمارك يهدف إلى خلق سوء تفاهم بين إنجلترا وفرنسا من أجل مصر . إلا أن الدكتور محمد صفوت يؤكد أن بسمارك كان صادقاً في عروضه على إنجلترا إبان الفترة من ١٨٧٧ — ١٨٨١ (٢) .

كما ساد في هذه الفترة ، داخل إنجلترا نفسها ، الرأي القائل بضرورة احتلال إنجلترا لمصر وقتادة السويس . ففي ١١ يوليو ١٨٧٧ كتبت إحدى بنات ملكة إنجلترا لأمها تقول : « بأن كل من يجب أنجلترا يتوق إلى هذه الفرصة التي تسمح بوضع أقدام الإنجليز في مصر » (٣) .

وفي نفس الوقت يكتب دزيريلي للملكة فكتوريا يقول لها : « إن الباب العالي يميل لبيع سيادته على مصر » (٤) .
ولكن دزيريلي ظل متمسكاً بفكرته القديمة بتفعيل الإستيلاء على آسيا الصغرى بدلاً من مصر .

(1) Le Marquis d'Harcourt (سفير فرنسا في لندن) à Duc Decazes., Lond, 26, 1 1877. D D, F. 1ere. Serie, T. 2, No. 138.

(٢) بالنسبة لشكوك دزيريلي في نوايا ألمانيا إزاء المسألة المصرية . أنظر كل من :
Seaton - Watson, pp. 97 - 8 وكذلك بحث محمد صفوت في مجلة كلية آداب
الاسكندرية - مجلة عام ١٩٤٨ عن « موقف ألمانيا إزاء الاحتلال الإنجليزي لمصر »
مخالفاً لوجهات نظر سيثون وإطسون .

(3) Seaton - Watson, p. 225.

(4) Ibid.

وعلى أي حال فقد نجحت الدبلوماسية الإنجليزية (قبل مؤتمر برلين مباشرة) في تأمين منطقة شرق حوض البحر المتوسط إستراتيجياً وذلك عن طريق معارضة قيام بلغاريا الكبرى ثم حصولها على جزيرة قبرص من تركيا.

فقد كانت بريطانيا قد وضعت هيئتها من قبل على كثير من المواقع الإستراتيجية في شرق البحر المتوسط والتي يمكن أن تكون قاعدة أساسية تعمل منها ضد روسيا في المستقبل وكذلك يمكن عن طريقها حماية قناة السويس فأمنلا خيال دزويلي (في الفترة من فبراير إلى مارس) بالمشاريع . فقد وجد بعد الدراسة أن مالهه غير مناسبة لبعدها عن القسطنطينية ومصر . ثم غير رأيه إلى الحل وحل على بعض المحطات الأرضية تتفق مع المصالح البريطانية بهدف تأمين التجارة ومواصلات أوروبا مع الشرق بعيدة عن ظلال التدخل الروسي القائم ولم يعترض على ذلك سوى لورد دوبي ، الذي كان على وشك الإستقالة ، وقد سمع شو فالوف سفير روسيا في لندن شاعرات في ٢٧ فبراير تقول : أن إنجلترا تنوى احتلال جزيرة كريت وميتلين Mytilene^(١).

أما إقتراح احتلال جزيرة قبرص فقد ظهر ورتب له مع الكولونيل دهوم Home^(٢) ؛ بعد أن قام بدراسة أنسب المواقع الإستراتيجية في حوض البحر

(1) D'Harcourt à Waddington, 5.4.1878, D. D. F. 1ère série, T. 2 No. 283.

ثم داركورت - سفير فرنسا بلندن - من حديثه مع دزويل أن الأخير سيقتنع بعض الاجراءات لحماية المصالح البريطانية بالاستيلاء على مركز لبريطانيا في البحر المتوسط ، وقد يكون جزيرة ميتلين (تقع بالبحر الأبيض قريبة من المضائق) .
(٢) أحد الضباط الإنجليز الذين كانت قد بعثتهم الحكومة من قبل لدراسة الدفاع عن القسطنطينية ، وتقدم دراسة عن الأرائح الاستراتيجية لشرق حوض البحر المتوسط =

تصميمها واستخدامها كمواعد بحرية عسكرية ونجارية كما تقدم هذه الجزيرة قوة
انجلترا وتكفي لحماية الخط الحديدى المقترح وكذلك حماية قناة السويس (١) .
ويذكر ميدلكتوت أنه من المحتمل أن تكون المناقشات بين أعضاء مجلس الوزراء
البريطاني ، قد أثرت بلا شك على القرار المزمع لإحتلال قبرص الذى تم التوصل
اليه فى الفترة فيما بين ١٨ ابريل و ١٠ مايو ١٨٧٨ . وكان مجلس الوزراء فى
نفس الوقت يرغب فى تجنب للمشاكل مع فرنسا فى حالة استيلائه على سواحل
سوريا (٢) .

وكان دزيريل قد اتخذ قراره بإحتلال جزيرة قبرص ، عندما إنهارت القوات
التركية أمام الهجوم الروسى ، حتى تكون القوات البريطانية قريبة من آسيا
الصغرى وسوريا (٣) .

هذا وقد تمت سولسبورى إلى دلايارد ، - سفير إنجلترا بالإستانة - فى ١٠
و ٢٤ مايو ١٨٧٨ مذكرة يقترح فيها موافقة السلطان على إحتلال إنجلترا قبرص .
وتخص الضعف وتخوف السلطان بأن الإستانة ما آبا إلى السقوط فى أيدي الروس ،
وأن الدولة العثمانية سوف يتم تقسيمها بين الدول الكبرى ، وأن إنجلترا ستوقف
جهودها الخاصة بإتخاذ الإمبراطورية العثمانية . عندئذ لم يجد دلايارد صعوبة فى
توقيع السلطان على الإتفاقية فى ٤ يونيو ١٨٧٨ (٤) . وبعث دزيريل بنى الملكة

(1) Ibid.

(2) Medlicott, Op. Cit. p. 19; Cf. Seaton - Watson, Op. Cit.
p. 412.

() اعتمد مجلس الوزراء البريطانى على تقرير هوم بأهمية جزيرة قبرص .

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 442.

(4) Medlicott, Op. Cit. pp. 21, 20.

بالتصديق على معاهدة قبرص ، كذلك هنا الملك ليوبولد الملكة فكتوريا على الانتصار العظيم للسياسة الانجليزية وأثنى على جهود بيكونفيلد (١) .

وتم إحتلال جزيرة قبرص في ١٢ يوليو ١٨٧٨ وأعلنت الملكة فكتوريا تعيين الجنرال جارنت ولسلى ، Garrent Wolseley ، مبعوثاً هالياً وقائداً على جزيرة قبرص (٢) .

ولا يغيب عن بالنا أن د جارنت ولسلى ، هذا سيكون بعد أربع سنوات قائداً للغزوة العسكرية الغاشمة لإحتلال مصر وقناة السويس ١٨٨٢ . وهكذا يتضح لنا أن نجاح دزيرلى قبل إزماماد مؤتمر برلين في تأكيد السيادة البحرية البريطانية على شرق حوض البحر المتوسط . فقد إنفق مرأ مع روسيا لإنهاء بلغاريا الكبرى حتى يبعدها عن منافذ البحر المتوسط . ثم حصل بعد ذلك على قبرص من الباب العالي ذات الموقع الإستراتيجى الذى يشرف على قناة السويس . وعندئذ ذهب دزيرلى مطمئن البال إلى مؤتمر برلين (١٨٧٨) بإبعاد خطر الأسطول الروسى عن طريق الهند البحرى والبحرى .

وبوزت أهمية قبرص بعد ستة أشهر فقط من إحتلالها وذلك حينما تفاقمت

== بالنسبة لتفاصيل اتفاقية جزيرة قبرص وملحقاتها . راجع الكتاب الهام من تاريخ الجزيرة :
— Harry Charles Luke, Cyprus under the Turks (1571 - 1878).
London. 1921, pp. 259 - 269

(1) Buckle, Op. Cit. Vol. 6. p 344.

(2) Ibid. pp. 269 - 270.

(1) Waddington à M. Dufanre, Chargé par interim, du Ministère des affaire étrangères, Berlin. 8.7.1878, D. D. F. 1ère serie, T. 2, No 375.

الأحداث في مصر نتيجة للتدخل الأجنبي في شئوننا ، فبستد طلائع الثورة
المصرية والحركة الوطنية في مطلع عام ١٨٧٩ بثورة الضباط المسرحين في ١٨
فبراير ١٨٧٩ وسقوط وزارة نوبار باشا (١) .

وكانت لهذه الأحداث مغزاها العميق وأثرها البالغ على إنجلترا . فقد أحسها
بالخطر من جراء هذه الثورة التي قد تؤدي إلى سيطرة الشعب المصري على أمور
الحكم ، ومعنى ذلك قيام دولة قوية في مصر ، وهذا يتعارض مع سياستها وأهدافها
في المنطقة وأسس دزيلي بذلك الخطر بعد أحداث ١٨ فبراير فبعث بخطاب
إلى لادي برادفورد في ٢١ فبراير ١٨٧٩ يقول فيه : د جرت بعض المشاكل في
مصر وقد بعثت كل من إنجلترا وفرنسا بسفينة والتي آمل أن تحفظ النظام .
ولقد تأكد الآن أهمية قبرص . وإذا لم تبحر الأمور على ما يرام ، فإنه في
إمكاننا خلال ٢٤ ساعة فقط إرسال حملة عسكرية من هذه الجزيرة (قبرص)
إلى الإسكندرية على سفن حكومية . وعندئذ يصبح إحتلال مصر أكثر سهولة
كما لو كنا نقوم بإزالة جنودنا على سواحل أيرلندا (٢) .

وفي نفس الوقت بعث دزيلي برسالة إلى الملكة فكتوريا يطلب فيها ضرورة
التجهيز لإحتلال مصر عسكريا (٣) . وعلى ما يبدو فإن حديث مجلس الوزراء
البريطاني قد دار حول دراسة موضوع الإحتلال العسكري لمصر ، ونال موافقة

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية من ٧٥ - ٧٦ ، سامي هزير -
الصحافة المصرية وموقفها من الإحتلال الإنجليزي - دار الكاتب العربي - القاهرة ١٩٦٨
ص ٢٣ - ٣٠ ، محمد صفوت - الإحتلال الإنجليزي لمصر - ص ٢٤ .

(2) Disraeli à Lady Bradford, 21.2.1879, *Lettres Intimes*, Op.
Cit. p. 264,

(3) Marlowe, J. Cromer in Egypt, Op. Cit. p. 40.

أغلبية الأعضاء . ويضع ذلك من خطاب دزريل الذي بعث به إلى إلى صديقه
« لادى رادفورد » في أول أبريل ١٧٨٩ حيث قال : « من الواضح أن معركتنا
القادمة ستكون بحجة « الإحتلال المشترك بين إنجلترا وفرنسا لمصر في آن
واحد ، وربما لا يقع هذا الإحتلال ، ولكن في كل الأحوال أعتقد أننا متأكدون
دائماً من موافقة أغلبية الأعضاء على سياستنا الشرقية » (١) .

ولقد أوضحت أوراق سولسبرى الخاصة في ١٨ أبريل ١٨٧٩ ، أن هناك أخباراً
بتجهيز حملة فرنسية في ميناء بريست ، لذلك حذر سفير إنجلترا بباريس
(لورد ليونز) ، فرنسا بأن اتجاهاتها ومضاميرها حكومة وشعباً قد تحولت في
السنوات السبع منذ أن سمحت فرنسا لإنجلترا بعمل ما يمن لها في مصر طالما
أخذوا في اعتبارهم مصالح « حملة السفنات الفرنسية » (٢) .

وهكذا يتضح من كل هذه الدلائل وتلك الوثائق الصريحة أن إنجلترا قد
وضعت الخطط في أجهنتها ، وبدأت تفكر جدياً في الإحتلال العسكري لمصر
بعد أحداث فبراير ١٨٧٩ . وكان دزريل وراء ذلك بعد أن كان يرفض فكرة
إحتلال مصر — كما رأينا من قبل — ولكن الوضع تغير . فدزريل هاجمته
المنية (١٨٨١) قبل أن يحقق حلمه ، وكان قد خرج من الحكم في ١٨٨٠ ، ولكن
خططه نفذ ما من بعده جلاستون ، الذي كان على عكس دزريل ضد فكرة
الإحتلال . ولكن التيارات السياسية والمصالح الاقتصادية والإستراتيجية
البريطانية آنذاك كانت فوق كل إعتبار فإنساق جلاستون إلى إحتلال مصر ،
ضارباً بمبادئه السياسية عرض الحائط .

* * *

(1) Disraeli à lady Bradford, 1. 4. 1879; Lettres intimes, Op.
Cit. p. 265.

(2) Holt, M., Op Cit, p. 244,

لننقل بعد ذلك لدراسة جانب هام وهو تطور مسألة حياد قناة السويس وموقف بريطانيا من هذا الحياد . فهي لم تأل جهداً في دراسة المركز الدولي لمصر وقناة السويس قبل الإقدام على الاحتلال .
فعارضت - كاستري - مسألة حياد قناة السويس لأن ذلك يتعارض مع إجماعها وتخطيطها لإحتلال القناة .

كانت مسألة حياد قناة السويس مثار بحث ودراسة رجال الفكر والساسة على مر السنين وحتى قبل إنشاء قناة السويس . ففي عام ١٨٣٨ اقترح مترينج على محمد علي فكرة حياد القناة ، فلم يقبلها محمد علي . وبعد ذلك بثلاث سنوات اقترح مترينج أيضاً أن تتضمن معاهدة لندن (١٣ يوليو ١٨٤١) ، والتي ضمنت حياد السويس والدردنيل ، نصاً لضمان حياد القناة مستقبلاً ، إلا أن تلك الفكرة فشلت لمعارضة إنجلترا لها (١) .

وبصدور عقد الإمتياز الثاني في ٥ يناير ١٨٥٦ جاء في المادة ١٤ منه :
« نعلن رسمياً بإسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى من السويس إلى العظيمة (بور سعيد) والمرافق التابعة لها مفتوحة على الدوام وصفها بممر محايد لكل سفينة تجارية حابرة من بحر لآخر دون تمييز أو حرمان أو تفضيل بين الأشخاص والجنسيات في مقابل دفع الرسوم ومع مراعاة الأنظمة التي تفرضها الشركة العالمية صاحبة الإمتياز فيما يتعلق باستخدام القناة وطلقاتها بشرط إقرار الباب العالي بما تقدم (٢) .

(١) Halberg, Op. Cit. p. 278.

(٢) بطرس بطرس غالي ويوسف شلالة - قناة السويس وشكلاتها (١٨٥٤ - ١٩٥٧) ، الاسكندرية - مطابع البصر بدون تاريخ ص ٦ - وراجع أيضاً عبد العزيز الشناوي ، قناة السويس والتيارات السياسية : ص ١٠٠ من ١٩٩ .

واللغى المستفاد من حييدة القناة هنا هو منع السفن الحربية من المرور في وقت السلم والحرب على السواء . وقد قيل في تبرير هذا المنع أن الفحص السائدة وقتذاك عدم السماح للسفن الحربية بالمرور في القناة خشية سدها أو وقوع أعمال حربية فيها . فلم تعرض المادة ١٤ للسفن الحربية لامن قريب ولا من بعيد وهذا إغفال متعمد له دلالاته كما أن هذه المادة وصفت القناة بأنها ممر محايد ولم تذكر حرية الملاحة في القناة أو حرية المرور بها . وهناك فارق كبير بين عبارة « ممر محايد » وعبارة : « حرية الملاحة وحرية المرور » . فحييدة القناة لا تسمح بمرور السفن الحربية أو التي تحمل قوات مسلحة عبر القناة ، بينما المرور أو حرية الملاحة في القناة تسمح بمرور هذه السفن مع إخضاعها للقيود كثيرة معينة . وقد تنهت الدول إلى هذه المسألة في إتفاقية الإستانة ١٨٨٨ ولم تأخذ بالمبدأ الذى جاء فى عقد الإيماز الثانى وغبته منها فى ضمان حرية المرور فى القناة فوصفت القناة بأنه ممر حر : « Passage Libre » ، واخفضت العبارة التى وردت فى المقد وهى « ممر محايد » (١) .

إلا أن كل هذا لم يضمن حياد القناة لأن حيادها يجب أن نقرره وتضمنه نصوص إتفاقية دولية فائتوى دى لسيى فرصة إنعقاد المؤتمر الدولى بباريس فى المدة من ٢٥ فبراير إلى ١٦ أبريل ١٨٥٦ ، والذي كان مشغولا بوضع شروط الملح عقب حرب القرم ، وطلب دى لسيى من النمسا باعتبارها دولة محايدة بين إنجلترا وفرنسا فيما يخص بقناة السويس ، بأن تؤيد إدراج النصوص التالية لتكون فى صلب معاهدة السلام التى يضمنها مؤتمر باريس :-

١ - تضمن الدول للرأمة حياد قناة السويس البحرية على الدوام .

(١) عبد الزيز الشناوى - المرجع السابق ص ١٩١ - ١٩٢

٣ - لا يجوز مطالبة القبض على أى سفينة داخل القناة ،
٣ - لا يجوز مرا بطة قوة أجنبية على شواطئ القناة دون مرا بطة الحكومة المصرية (١) .
وقدم المشروع ولكنه رفض نتيجة معارضة وزير خارجية إنجلترا ، كلارندون Clarendon ، وتمديدته بالإسحاب من المؤتمر وكذلك معارضة تركيا . فآثروا عدم تعريض المؤتمر لطوات قد تعصف به ، وإفض مؤتمر باريس دون أن تعرض المعاهدة لموضوع قناة السويس (٢) .

وفي نفس السنة اقترح مؤرخ على الخديوى أن يقوم بدعوة مؤتمر دولى يعقد بالقسطنطينية بهدف تنظيم إتفاقية دولية دائمة لضمان حياد القناة تجنباً للصعوبات والمشاكل التى قد تنشأ مستقبلاً (٣) . كذلك يعيد دى إسبس السكره فى ٣ مارس ١٨٦٤ ، ويرسل مذكرة لوزير خارجية فرنسا (Drouyn de Lhuys) وضع فيها مبادئ أولية لمعاهدة دولية تختلف قليلاً عما سبق إقراره بمناسبة مؤتمر باريس الدولى ١٨٥٦ (٤) .

وبإفتتاح قناة السويس أصبحت مسألة حيادها موضوعاً ملحاً وعلى جانب كبير من الأهمية ، وهذا ما تعرض له المؤتمر لجزائرى الدولى فجاءت المادة الثانية

(1) De Lessepe, Lettres Journal, et Documents, T. i, p. 353.

(2) Hallberg, Op. Cit. pp. 149, 279., cf, El - Hefnaoui, M., Les Problemes contemporains posés par le Canal de Suez, p: 148.

(3) Ahmed Moussa, Essai sur Le Canal de Suez, Paris 1935. pp. 45 - 6.

(٤) عبد الله رغوثن - المركز الدولى لثة ٢٣ ،

مخصص على إعتراف الدول بهذا الحياد^(١) . وظلت مشكلة تحديد المركز الدولي للقناة إلى أن صدرت اتفاقية ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الدولية بالسفطينية ضمن حرية المرور في القناة .

وهكذا أدخلت قناة السويس حالة جديدة في القانون الدولي . العام لم يكن للعالم سابق عهد قبل حفر القناة بالقنوات الصناعية . وإتجه الشراح القانونيين إلى ضرورة تقرير حرية الملاحة فيها لصالح جميع الشعوب . ومن هنا بدأت الصبغة العالمية تصبغ القناة ، وتعرضت الجمعيات الدولية ورجال السياسة لوضع الحلول اللازمة لتثبيت مركزها وكان أولها القرار الذي أوصى به المؤتمر التجاري الدولي ، المنعقد بالقاهرة (١٨٦٩) فنادى بحياة قناة السويس وأن تلتزم الدول بإحترام هذا الحياد^(٢) .

كذلك نجد أحد أعضاء مجلس العموم البريطاني (El-Phinstone) يطلب بعد أشهر قليلة من إفتتاح قناة السويس (أغسطس ١٨٧٠) بحياة قناة السويس . ورد وزير البحرية البريطانية (M Childers) على العضو بقوله : إن المجلس يستطيع الإلمتنان إلى أن الحكومة ستعالج الأمر طبقاً لما تمليه عليها المصالح البريطانية^(٣) . وهذا التعفظ يدل على أن حكومة إنجلترا كانت تعارض فكرة حياد القناة لأمر يثبت في نفسها منذ أن غيرت موقفها من المشروع بعد تحقيقه . فعملت على استخدام شتى الحيل والمسايل لمصلحتها في السلم والحرب وليس لخدمة المصالح العالمية .

(1) Halderg, Op. Cit. p 280 - 1, Douin, Op. Cit, p. 495.

(٢) أنظر ص ٤٦ - ٤٧ .

(3) Voisin - Bey, Op. Cit, T. III. pp. 159- 160

وقد تلبه دى اسيمس لذلك فنادى بحيايد القناة وحرية الملاحة فيها في إتفاق دول، حفاظاً على المصالح الفرنسية ويدفع فيها خطر إنجلترا. ولا يوجد هناك أي نص من مسئول بريطاني واحد يبدو منه قبول بريطانيا لفكرة حيايد القناة. ذلك لأن الحيايد لو تقرر في إتفاق دولي قبل إحتلال إنجلترا لمصر (١٨٨٢) لتردده إنجلترا طويلاً قبل أن تقدم على عدوانها على مصر، ولوجدت الدول الموقعة على هذه المعاهدة تقف عثرة في طريقها. وهذا أوضح دليل على نية بريطانيا الميثة للاعتداء على مصر وإحتلال قناة السويس. ولهذا عارضت فكرة حيايد القناة (١).

وإبان الحرب الفرنسية - البروسية (١٨٧٠) (٢) وقتت مصر وتركيا على الحيايد وفتحت قناة السويس للسفن الحربية والتجارية على السواء بدون إستثناء. وإعتبرت تلك الحالة سابقة من شأنها إستمرار فتح القناة لسفن المتحاربين مادامت تركيا ومصر تقفان على الحيايد، وما دامت سفن الطرفين المتحاربين ترحى حرية القناة وسلامتها وتحترم قواعد الملاحة بالقناة، ومن الحوادث الجديرة بالذكر آنذاك تقابل سفينتان متعاديتان - أثناء تلك الحرب في ١٥ أغسطس ١٨٧٠ - إحداهما ألمانية والأخرى فرنسية، في بحيرة النمساخ. وكان ذلك في يوم عيد الإمبراطور ولهمفا كان من السفينة الفرنسية إلا أن أطلقت صفارة تحية للسفينة الألمانية. وردت عليها السفينة الألمانية بتحية أحسن منها (٣).

(1) El-Hefnaoui, M Les problèmes contemporains posés par le canal de suéz, Paris 1951. p. 149.

(٢) راجع الفصل الثالث من الباب الأول.

(3) El Hefnaoui, Op. Cit. p. 150.

وكان إحتمال مروسفن مصحوبة بغنيمة عمل تبادل وجهات النظر بين حكومات القاهرة والإستانة وباريس ، وكانت حكومة الباب العالي قد أصدرت للحكومة المصرية أمراً مبدئياً بإعتقال كل سفينة تحضر ومعها غنيمة بقصد عبور قناة السويس . ومارضت فرنسا هذا الرأي ، ولكن هذا الإشكال النظري لم يقع عملياً (١) .

وعندما أتت روسيا حياد البحر الأسود بمساعدة بيسارك وموافقة الدول، ثم توقيع معاهدة لندن (١٢ مارس ١٨٧١) (٢)، عندئذ أنارت الصحافة والرأي العام الأوروبي مسألة حياد قناة السويس . فذكرت صحيفة التيمز *The Times* في عددها بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٧١ : د . . . أنه إذا كانت روسيا قد أعلنت البحر الأسود ضد أي دولة أجنبية معادية ، فإن إنجلترا هي الأخرى لها الحق في ضمان مشابه لطريق مواصلاتها مع الهند وإستراليا عبر قناة السويس ضد أي دولة أجنبية قد تحاول إغلاقها (٣) .

كذلك أورد (فواز بن بك) نص المذكرة التي بعث بها لورد جرانفيل في ٢١ نوفمبر ١٨٧١ إلى ممثلة في الإستانة جاء فيها : ولإنجلترا المصلحة العكسرى في بقاء قناة السويس مفتوحة للسلاحة للجميع ، في الوقت الذي ترغب فيه روسيا أن يصبح الدردنيل — بوابة البحر الأسود — مغلقاً أمام أساطيل الدول الغربية كلها وعلى عكس ذلك فإن بريطانيا تطالب بالآتعلق القناة ، ولهذا تهتم بريطانيا بإنتهاز الفرصة للحصول على ضمان دولي بالمحافظة على حرية الملاحة في القناة

(١) عبد الله رشوان - المركز الدولي للقناة ص ٣٩ .

(٢) راجع الفصل الثالث من الباب الأول .

(3) Voisin Bey, Op. Cit. T 3, pp. 161 - 163.

في وقت السلم والحرب، (١).

وكذلك عندما اجتمع المؤتمر الدول العمولة بالاستانة (١٨٧٣) عارضت إنجلترا فكرة حياد القناة وحصلت من المؤتمر على الموافقة بالسماح للسفن الحربية بالمرور في القناة. وأدعت أنها فعلت ذلك لتجعل القناة واقعة تحت حماية وإشراف أوروبا بأسرها. ولم تعرض لمركز السفن التجارية إذا كانت تركيا في حالة حرب، فكانت إنجلترا تحاول تلافى تقرير مبدأ حرية الملاحة للجميع (٢).

هذا وقد أدى تطور أحداث المسألة الشرقية في السبعينات من القرن التاسع عشر إلى إثارة مخاوف رجال السياسة وملاك السفن والتجار في إنجلترا على مركز ومستقبل قناة السويس، فقد تدارس رجال اتحاد الغرف التجارية في إنجلترا Association of Chambers of commerce مسألة قناة السويس، وأرسلوا مذكرة إلى حكومة إنجلترا في ديسمبر ١٨٧٦ حثتها فيه على اتخاذ اجراءات حياد قناة السويس يوضع ادارتها في يد لجنة مشتركة من الدول الأوروبية الكبرى (A joint Commission of European Powers)، أو أي شكل آخر تراه حكومة إنجلترا (٣). إلا أن الكونفيل ستوكس — العضو البريطاني في مجلس إدارة الشركة — عارض هذه الفكرة نظراً لما ستواجهه من مشاكل سياسية خطيرة؛ خصوصاً وأن الباب العالي سوف يفض السباح للتدخل الاجنبي

(1) Ibid, pp 168 - 169.

(2) Hallberg; Op. Cit. Footnote p. 284; Cf Marlowe, Anglo-Egyptian relations. p. 79.

(3) Lloyd, Sampson (رئيس اتحاد الغرف التجارية) to Derby; 12, 12, 1876. Parl. P. Egypt 14 (1876). Doc. No. 42.

فى هذا الجزء الهام فى ممتلكات الإمبراطورية العثمانية . بالإضافة إلى معارضة الحديوى نفسه لنفس السبب . وأيضاً حملة أسهم قناة السويس سيعارضون هذا الإجراء لأنهم يرغبون بقاء إدارة ملكيتهم فى أيديهم ، وهى التى ضممتها نصوص عقد الإمتياز لسنوات .

ودعم ستوكس وجهة نظره بأن القناة من الوجهة العملية « بمرحاض » منذ إفتتاحها ، لكل السفن التجارية ، وقد أحترم هذا الحياد إبان الحرب الفرنسية البروسية بدون تدخل من حكومة الملاك رسمياً إضمان الحياد . أما إذا خضعت إدارة القناة الدول الأوروبية تحت شروط معينة لضمان حيادها ، فإنه من المحتمل منع السفن الحربية من المرور فى القناة . وعندئذ ستكون الدولة الوحيدة المتضررة من هذا الإجراء هى بريطانيا (١) . ويستلزم « ستوكس » فى تقريره بقوله : « وطالما لنا السيادة البحرية ، فإنه بدون تعقيدات حياد القناة بالمعاهدات ، فإن سفننا التجارية والحربية على السواء ستظل تمر بها من بحر الى آخر وفى البضطة التى نفضل فيها هذه السيادة فإن الاخطار التى ستواجه سفننا التجارية ستكون أكثر من المصاعب الخاصة بعبور القناة » (٢) .

كذلك تنضج معارضة ساسة إنجلترا لحياد قناة السويس ، فى حديث وزير الخارجية لمجلس العموم البريطانى ، إبان الحرب الروسية — التركية فى جلسة ٣ مايو ١٨٧٧ . فشرح للمجلس معنى كلمة التحييد Neutralisation بأنها تعنى تحريم عبور السفن الحربية التابعة لمختلف الدول فى القناة زمن الحرب . وأن بريطانيا

(1) Colonel Stokes to Derby, Ghatham. 26, 12, 1876. Parl. P. Egypt 14 (1876). No. 53.

(2) Ibid.

لا توافق إطلافا على هذا الوضع لأن معناه حرمان إنجلترا من إرسال قواتها المسلحة إلى الهند إذا نشب قتال عبر قناة السويس ، وذكر أن الحكومة البريطانية لن تأل جهداً في اتخاذ الإجراءات الخاصة بحماية الملاحة في قناة السويس (١) .

وفي مجلس اللوردات رد لورد دربي على سؤال أحد الأعضاء في مناقشات جلسة ٤ مايو ١٨٧٧ من مسألة حياد القناة بأنه لا توجد إتفاقية دولية من أى نوع تؤكد حياد القناة . وأن فرمان الإمتياز نص على أن تكون قناة السويس مفتوحة للسفن على الدوام (à toutjours) وهذه ترجمة حرفية للنص الفرنسي كمنع حياد للسفن التجارية . وأضاف دربي بأنه علاوة على ذلك فإن فرمان الإستئجار صفة الإنفاقات الدولية . ثم شرح دربي معنى كلمة الحياد — حسبما وردت في الوثائق الدولية من وجهة نظره — بأنها تعنى عدم السماح بالمرور فى القناة لسفن الدول المتحاربة على السواء ، وأوضح أن هذا سيؤدى إلى نتائج خطيرة . وعلى هذا رأى دربي أنه لا يوجد أى ضمان لحياد القناة من جانب الدول البحرية وأكد أهمية استمرار القناة مفتوحة للملاحة من وجهة نظر المصالح البريطانية . وأن هذا واجبنا الذى يجب ألا نهمله (٢) .

هذا وقد نشأت مشكلة حياد القناة إبان الحرب الروسية — التركية بسبب قيام مصر بمساعدة الدولة العثمانية في حربها مع روسيا عام ١٨٧٧ . فكانت السفن المصرية تنقل الجنود المصريين من الموانئ المصرية إلى ميدان القتال . وعلى هذا صار من حق مصر منع مرور السفن الروسية في قناة السويس وأن تستخدم

(1) Bulletin Décadaire Nos. 194, 125.

(2) Il n'existe aucune garantie de la neutralité du Canal par les puissances maritimes Ibid. pp. 1 - 2.

القناة في العماليات الحربية كجزء لا يتجزأ من الأراضي المصرية . (١) وفي هذا الوقت تعرض الحديوي اسماعيل للضغط من جانب قنصل روسيا العام في مصر « دى فلكنس » الذي حذره من احتمال قيام روسيا بحصار مصر وضرب الموانئ المصرية بالقنابل وإيقاف تجارتها التجارية . وخاف اسماعيل خصوصاً بعد أن سرت إشاعات باحتمال ظهور اسطول رومى في البحر الاحمر، وضربه للدوان المصرية الواقعة على هذا البحر (٢) .

وبذلك أصبحت مصر وقناة السويس داخل نطاق الاقاليم المصادية لروسيا . والى حق للأخيرة أن تهاجمها وتستخدم حيا لها كل ما تميزه لها قوانين الحرب . ولا توجد قاهدة تلزم روسيا بالتنازل عن هذا الحق الذى تخوله لها القواعد العامة لقانون الدول . أو تمنع الباب العالى والحكومة المصرية من ممارسة حقوقها في منطقة القناة كجزء من أقاليمها . واشتد الخوف من أن تمارس روسيا حقوقها الحربية على القناة بالاعتداء على سلامتها بالحصار أو التدمير أو تعطيل المرور . خاصة وأن مصر قد قدمت معونة عسكرية للباب العالى في حربه مع روسيا — كما ذكرت — واشتد الخوف أيضا من أن تسخر تركيا قناة السويس لخدمة اغراضها الحربية (٣) .

وفي نفس الوقت عمل الحديوي من جانبه على حماية قناة السويس في حدود

(1) Hallberg; Op. Cit. pp. 281 - 282.

وراجع : عبد الرحمن زكى ، أهم برقيات التجندات العسكرية المصرية لمساوئة الدولة العثمانية إبان الحرب الروسية - التركية ١٨٧٧ - ١٨٧٨ مجلة الجمعية التاريخية المصرية، المجلد الثالث - العدد الأول - مايو ١٩٥٠ م ص ١٠٣ - ١٨٣ .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والملاحة المصرية ص ٤٥ .

(3) El-Hefnaoui - Op. Cit. p. 151. Ahmed Moussa; Essai sur le canal de suéz. Paris 1935 p. 107.

إمكانياته الحربية ، فبث الانغام في مدخل القناة لمنع السفن الحربية الروسية من الاقتراب منها . كما أرسل حوامتين مدرعتين من الاسكندرية إلى ميناء السويس لحراسة تلك الانغام . كما أعد قوة حربية للسهل على حراسة القناة وحمايتها تحت اشراف ضباط بريطانيين ، وذلك ارضاء للحكومة الانجليزية . وكان اسماعيل قد حاول قبل ذلك اقامة بعض الاستحكامات عند مدخل القناة ، إبان الفترة التي ساءت فيها العلاقات بينه وبين الباب العالي (١٨٦٩ - ١٨٧٠) ولكن الباب العالي طارض ذلك ، فأضطر الخديوي إلى عدم اتمامها (١) .

وفي أواخر إبريل ١٨٧٧ رسا أسطول بريطاني في ميناء بورسعيد ، فثار بذلك مخاوف كل من اسماعيل وودي ميشيل ، - فنصل فرنسا العام في مصر - وكررت الشائعات من احتمال احتلال إنجلترا لمصر . وزادت مخاوف «دوق هيكاز» وزير خارجية فرنسا - على الرغم من تأكيدات دربي المتكررة له بأن إنجلترا لا تفكر في احتلال قناة السويس أو مصر ذاتها ، وأن الإجراء الذي قام به الاسطول البريطاني لا يقصد منه إلا المحافظة على مصالح إنجلترا في ائند . ورغم ذلك فإن الرأي العام البريطاني كان متحمساً لاحتلال مصر بعد تهديد روسيا للبوغازين (٢) .

أما بالنسبة لوقف الدولة العثمانية ، فقد طلب الباب العالي من حكومة القاهرة أن تعمل على أن تظل قناة السويس مفتوحة لكل السفن المحايدة ، وتنفق في وجه كل سفينة مادية ، وأن تعامل السفن الروسية في الموانئ المصرية والاقاة نفس

(١) محمد محمود السروجي ، مصر والمسألة الشرقية في النصف الأول من القرن ١٩

اسكندرية ١٩٦٦ - ص ٢١٠ نقلا من وثائق طابدين (حفظة ٢٨٥ طابدين تركي)

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ٤٦ - ٤٧

المعاملة التي تلقاها في سائر موانئ الإمبراطورية العثمانية باعتبارها سفينة
مجايدة (١) .

ورد الخديوى على تعليمات السلطان بضرورة تنفيذ الإجراءات التي تعطل
مرور المجايدين، وذهبت إلى ضرورة مراعاة أحكام المادة ١٤ من امتياز ١٨٥٦ .
فأوضح السلطان وجهة نظره في هذه المادة بأن امتياز عام ١٨٥٦ إنما يكمله
ويوضحه اتفاق عام ١٨٦٦ ، وأن هذه المادة نصا وروحا لا تؤدي للقول بتقرير
حياد القناة ولا ترمى إلى تقرير حق المرور لجميع السفن التجارية على وجه المساواة
التامة وأن السلطات العثمانية تحتفظ بحقوقها الكاملة في القبض على السفن الروسية التي
تدخل منطقة القناة والموانئ المصرية (٢) .

واستجاب الخديوى لتعليمات السلطان على ألا يترتب عليها أى تعطيل لتجارة
المجايدين ، وتولى تدابير الأمن بمنطقة القناة وأقام رقابة بوليسية بطول مجراها ،
وأخطر على الدول في ٥ يوليو ١٨٧٧ بأن الباب العالي قد قرر أن تظلي القناة
مفتوحة للسفن المجايدة ومغلقة تماما في وجه السفن الروسية طوال مدة الحرب (٣)
وكان مركز الخديوى دقيقاً بين تعليمات السلطان وموقفه تجاه مواد الإمتياز
الصادرة عام ١٨٦٦ (٤) .

وعلى الصعيد الدولي نجد المعهد الدولي للقانون ونقب اجتماع في نفس البنية

(١) عهد إته رشوان - المركز الدولي للقناة ص ٤١

(٢) المصدر السابق نفس الصفحة

(٣) المصدر السابق - ص ٤١ - ٤٢

(٤) المصدر السابق - ص ٤٢

(١٨٧٧) وقام بدراسة المركز الدولى للقناة أبان الحرب وأصدر توصياته الآتية:
« تمنى لصالح ملاحه الشعوب كلها أن تهرم معاهدة دولية تضع قناة السويس،
فى حالة الحرب ، يعمل عن المدوان » (١).

هذا وقد إلتزم دى لسبس ظروف الحرب والتعقيدات التى ترتبت عليها ،
فسافر الى إنجلترا فى ١٠ مايو ١٨٧٧ لدراسة مركز قناة السويس مع المسئولين
فى الحكومة الانجليزية فتقابل مع اللورد دورن وشرح له المخاوف التى انتابت حملة
الاسهم من جراء تفاقم المسألة الشرقية والاعطال المترتبة على ذلك مثل اعاقه
الملاحه فى قناة السويس ، وكان هدف رحلته دى لسبس الى لندن هو التوصل
الى اتفاق مع حكومتها بالمحافظة على الترتيبات العامة لحرية الملاحة فى القناة مثلاً
كانت منذ افتتاحها ١٨٦٩ (٢) . فقدم دى لسبس مذكرة الى دورن جاء فيها : « عندما
أعلنت الحكومة البريطانية فى مجلس البرلمان عن ضرورة ضمان حرية المرور بقناة
السويس للسفن الحربية ، فإن ذلك جعلنى أفكر فى ضرورة التباحث مع الحكومات
الأخرى بالرافقة على هذا الموضوع باعتبارى رئيساً للشركة » والى تشترك
فيها إنجلترا كذلك — وبنا على ذلك أضح أمام لورد دورن مشروعاً يعبر
ببساطة عن أفكارى الشخصية ، والى اعتقد أن دوق ديكا قد وافق عليها وأيدها
بعد مباحثاتى معه أمس » (٣) . ثم أرفق دى لسبس بمذكرته مشروع لإتفاقية دولية
لمرور السفن الحربية فى قناة السويس ، وتقضى بضمان الحكومات لحرية الملاحة

(1) El Hefnaoui M., Op. Cit. p. 153.

(2) Bulletin Décadaire No. 197, 12, 6. 1877.

(3) Dauby to Lyons. 16. 5. 1877. Parl. P. Egypt 1 (1877).

Inclsure in No. 1.

السفن التجارية. أما السفن الحربية فإنها تخضع للسلطات الحماية فى منها من إنزال
أى قوات أو مواد حربية على الأراضى المصرية (١).

إلا أن لورد دربي عارض فكرة حياد القناة ورفضها على أساس أنها متواجده
كثيراً من الاعتراضات : « Open to too many objections » . وأرسل
دربي إلى « ليونز » بباريس ، بنفاصيل إجنشاء « دى لسبس » وأرسل برسالته
مشروع « دى لسبس » الخاص بحياد قناة السويس ، وطلب منه إخطار « دى لسبس »
بأن الحكومة الإنجليزية أخطرت كل من روسيا وتركيا ومصر بأن القناة
لن تعرضة لأضرار ، فإن الحكومة الفرنسية نفسها والحكومات الأخرى سوف
تتبنى بلاشك نفس الموقف البريطانى (٢).

يتضح من هذا محاولة لورد دربي طمأنة « دى لسبس » وصرف نظره عن مسألة حياد
القناة .

هذا وقد نادى بعض علماء القانون بإقتراح حل وسط يوفق بين مصالح
الجميع ، وهو إعلان « الحياد الدائم لمصر » ، لأن مصير القناة مرتبط بمصيرها وأن
ينظم هذا الحياد بمقتضى إتفاق دول حتى لا يترك أمرها لإحتكار دولة أو دولتين
وأن تضمن الدول حصانة مصر وحرية الملاحة بالقناة ضد أى إعتداء . وأن
حياد مصر يستلزم استقلالها التام عن تركيا حتى لا تتبع مصير هذه الدولة صاحبة
السيادة عليها وتعرض لأخطار عديدة ، إذ كل حرب تشترك فيها الدولة العثمانية
تدخل مصر والقناة فى نطاقها حتماً ويسوغ للدول المعادية مهاجمتها (٣).

(1) Derby to Lyons, Op. Cit. Parl. P. Ibid. inclosure 2 Ibid No. 1.

(2) Ibid.

(٣) عبد الله وشوان - المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها ص ٣١ - ٣٢

بينما اقترح البعض إنشاء دولة بمنطقة القناة تمتد بطولها لمسافة معينة من جانبيها وتكون ذات مركز شبيه بمركز بلجيكا ، وتمتع بالسيادة على منطقة القناة ، وتوكل لها إدارة المرور والإشراف عليه ، وتقدم عهداً كبلجيكا ، بعدم الإلتجاء لأعمال الحرب إلا في حالة الدفاع عن نفسها ، وتلتزم الدول الكبرى بالإمتناع عن مهاجمتها وتضمن سلامتها من الأعداء الحاربيين بشرط ألا تمرقل هذه الدول حرية الملاحة بالقناة ، وتكمل بحفظ الطريق المائي في حالة جيدة ، ويصرح لها بحماية رسوم يتفق عليها . وتنص معاهدة الضمان على أن تكون القناة وتقومها مفتوحة لمرور جميع السفن في كل الأوقات (١) .

ولقد هاجم « ليفلنج بارنج » (لورد كرومر) مسألة حياد مصر وقناة السويس في كتابه مصر الحديثة . فيذكر أن السياسة اعتقدوا في وقت ما أن حل المسألة للصيرية يمكن في حياد مصر بأن تصبح بلجيكا الشرق . ويشتد كرومر أولئك الذين يرون حياد مصر حلاً لمشكلة القليمة المحتمل قيامها بين إنجلترا وفرنسا بسبب مصر ، في حالة قيام إحداها بإحتلال مصر . وبالنسبة لمسألة المقارنة بين مصر وبلجيكا ، فيرى كرومر إختلاف الموقف ، فبلجيكا بلد متقدم يسكنه شعب متحضر قادر على تشكيل حكومة وطنية لحكم نفسه بمكس مصر (٢) . وهو بذلك إنما يبرر إحتلال مصر على أساس أن ذلك يحميها من القوضى ،

ولقد اعتبر أحد الإقتصاديين الفرنسيين M. Leroy-Beaulieu في مقال له (٢٢ أغسطس ١٨٨٢) عن مسألة حياد قناة السويس فذكر أن أهم ما يعيق قناة السويس عن مضيق البسفور ومضيق سوئدي ، هو أن قناة السويس ليست فقط

(١) المرجع السابق ص ٣٢

(2) C omer, Modern Egypt. Op. Cit. Vol 2. pp. 382 - 3.

طريقاً بحرياً تجارياً وإمهاً أيضاً وينفس الدرجة طريقاً عسكرياً *Voie militaire* ليس فقط للدولة واحدة وإنما لسبع أو ثمان دول، وأن السفينة الحربية الفرنسية والانجليزية لا تتم في الظروف العادية عبور البسفور أو سوتدى، على عكس قناة السويس التي تعبرها السفن الحربية المختلفة باستمرار لأن قناة السويس تربط أوروبا بمستعمراتها في آسيا وجنوب المحيط. كذلك يشكل العسكريون الجزء الأكبر من عدد المسافرين الذين يمرون بالقناة (١)

وهكذا فإن أهمية قناة السويس كطريق حربي يجعل القول بأن التحييد الخالص والبسيط (*La neutralisation pure et simple*) — سواء في زمن السلم أو الحرب — مستحيل تماماً. وعلى هذا فإن الإغاثيات الوحيدة للقناة هي التي تتمتع بحمايتها بإعلان أن هذا الطريق المائي مفتوح على الدوام ولكل السفن الحربية والتجارية بتأييد وحماية كل الدول الكبرى وهذا سيفنى بالطبع عن مسألة إحلال دائم للقناة.

وأكد قوله بأن العرب الذين احترقوا حتى الآن القنصاة، سيكون لديهم عندئذ دافع أقوى لعدم مهاجمة قناة السويس، عندما يتأكدوا من إجماع الدول على حمايتها. ثم هاجم الكاتب فكرة إدارة القناة بمعرفة مندوبي الدول المعنية بأمرها (٢).

ولإن أحداث الثورة العربية ١٨٨٢ سارع دى لسبس إلى عرض مسألة حياد القناة بأن ترسل كل دولة تهتم بحرية الملاحة بالقنصاة بحفينة حربية إلى بور سعيد للرافقة، مؤكداً بأن حياد القناة قد أحرتم في عام ١٨٧٧ إنان الحرب الروسية - التركية. (٣)

(1) Voisin - Bey, Op. Cit. T. 3. pp. 191 - 192.

(2) Ibid.

(3) Delesséps to Lyons, 10.7.1882. Parl. Pap Egypt 17 (1882) Inclosure in No. 196.

وعلى أية حال فإن مسألة حياد مصر — كما يذكر كرومر — لم تخرج عن مجرد النقاش الأكاديمي بيننا حطيم مسألة حياد قناة السويس بإهتمام دول أوروبا إبان أحداث عام ١٨٨٢. ولكنها لم تأخذ صفة الاتفاقية الدولية إلا في أكتوبر ١٨٨٨ (اتفاقية القسطنطينية) ، وفي هذه الاتفاقية استبدلت كلمة «حياد القناة» بكلمة «حرية الملاحة في قناة السويس» (١).

(1) Cromer, Modern Egypt. Op. Cit. Vol 2. p. 362;

الفصل الثاني

قناة السويس والموقف الدولي

قبل الاحتلال

(١٨٨١ - ١٨٨٢)

- النشاط الدبلوماسي البريطاني لتبرير احتلال قناة السويس المنتظر .
 - تطور الأحداث السياسية في مصر والتدخل الأوربي .
 - المظاهرة البحرية الانجليزية وعصاها .
- قناة السويس في مؤتمر الاستانة (٢٣ يونيه - ١٧ أغسطس ١٨٨٢) .
 - أهداف بريطانيا في مؤتمر الاستانة .
 - مشاريع حماية قناة السويس .
 - موقف الدول الأوربية في مؤتمر الاستانة من هذه المشاريع .
 - إنهاء المؤتمر وبجح أهداف الدبلوماسية البريطانية .

بلغت قمة النفوذ الأجنبي في مصر بعزل الخديوي اسماعيل (١) فازدادت الحالة الداخلية في مصر سوءاً ، مما أدى إلى تفشي السخط والقتل لدى الشعب والجيش المصري .

فكانت مظاهرة ٩ سبتمبر ١٨٨١ — التي ددد فيها هراي الخديوي — أولى بشائر الثورة على النفوذ الأجنبي في مصر (٢) .

فسارحت انجلترا وفرنسا بعد تطور هذه الأحداث للشاؤور فيما بينهما للتدخل في مصر .

وكان جامبetta Gambetta (٣) يؤمن بسياسة التماون الفرنسي — الإنجليزي في مصر إلى أقصى الحدود (٤) . وأيد فكرة التدخل العاجل في مصر للقضاء على الحركة الوطنية وتدعيم المراقبة الشائمية . فاقترح على انجلترا أن تتقدم الدولتان بمذكرة مشتركة للخديوي توفيق مؤكدين له عطفها وتأيدهما له ، وسنه في نفس الوقت على تقديم وتأكيده سلطت (٥) . ووافق جرانفيل على فكرته ولكنه تحفظ بأن الحكومة البريطانية لن تلتزم بأي شكل من العمل في حالة الضرورة وأخبره بأنه

(١) بالنسبة لزل اسماعيل، راجع الوثائق الفرنسية D. D. F. - المجموعة الأولى - المجلد الثاني أرقام ٤٣١ ، ٤٣٤ ، ٤٣٨ ، ٤٣٩ .

(٢) بالنسبة لأحداث مظاهرة سبتمبر ١٨٨١ وتناجيسها راجع الوثائق الفرنسية D. D. F. - المجموعة الأولى المجلد الرابع .

(٣) رئيس وزراء فرنسا ووزير خارجيتها آنذاك ، تولى المنصب في ١٤ نوفمبر ١٨٨٨ خلفاً لثييري .

(4) Gambetta à Tissot, Paris. 17 1. 1887. D. D. F. T. 4. No. 235.

(5) Lyons to Granville, Paris 24. 12. 1881; Parl. P. Egypt No. 5 (1882). No. 32.

سينحطرد إدوارد مالت ، لكي ينسق عمله مع زميله الفرنسي (١) .
 وكان جامبetta يهدف بإشتراك إنجلترا وفرنسا في احتلال مصر ، أن تقوم إنجلترا
 بمحدد أساطيلها في ميناء الإسكندرية في الوقت الذي تنزل فيه فرنسا قواتها .
 وصمم على التصدي لأي محاولة من جانب إنجلترا للإنفراد باحتلال مصر (٢) ولم
 ينسجامبetta نصيحة تيير Thiers له في أحد الأيام : « مهما كانت الظروف
 فلا تخرج من مصر » (٣) .
 وقدمت الدولتان المذكورة للمشاركة للحكومة المصرية والتي أيدت سلطة الخديوي
 في ٦ يناير ١٨٨٢ (٤) .
 واستاء ممثلوا ألمانيا والنمسا وإيطاليا من هذه المذكرة ، واعتبروها موجبة
 ضدهم . وغبروا عن منعظم لشريف باشا من إفراد إنجلترا وفرنسا بالعمل
 في مصر . وكذلك غضب السلطان من هذه المذكرة (٥) .

وسقطت وزارة جامبetta في ٣٠ يناير ١٨٨٢ نتيجة لهذه المذكرة المشتركة (٦)
 وخلفتها وزارة فريسينية في ١٠ فبراير ١٨٨٢ ، والذي عارض سياسة جامبetta في
 مصر . فكان يرى قيام تنسيق بين الدول الأوروبية في المسألة المصرية ، وكان
 بصبارك ، الذي لم تكن له مصالح سياسية في مصر أو قناة السويس ، قلقاً من

(1) Granville to Lyons 6.1.1882. Par. P. Ibid. No. 44.

(٢) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ١٧٠ - ١٧٧

(3) Hallberg, Op. Cit. p. 257.

(4) Gambetta à Sienkiewiz, Paris, 7. 1. 1882. D. D. F. T. 4.
 No. 224, 226.

(٥) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ١٧٠ ، ١٧٧

(٦) المرجع السابق ص ١٨٤

وقوع صدام اجليزى فرانسى . واعترف بأن الدولتين قد حصلتا على وضع دبلوماسى مستقر فى مصر (Diplomatic Status quo) ورأى أن أى تدخل ، فى حالة الضرورة القصوى ، يكون بمعرفة السلطان صاحب السلطة العليا فى مصر (١) .

وفضل بسمارك تدخل تركيا فى الازمة المصرية ، وفى حالة إذا كان هذا التدخل سيثمر معارضة ومشاكل ، فإن بسمارك على إستعداد ، فى حالة الضرورة ، تركية فكرة إنتداب أوروبا للدولتين لكي تقيدا الأمن والنظام إلى مصر (٢) . وخشى بسمارك من أن يؤدى تدخل الدولتين إلى إثارة مشاكل بينهما ولأوروبا لهذا رأى ضرورة إجراء مشاورات بين المجموعة الأوروبية فى هذه المسألة إذا فشل السلطان فى إنهاء الازمة المصرية وأيدت إيطاليا والنمسا وجهة نظره (٣) . كذلك رغب بسمارك أن يكون فريستيه أقل عدوانية من جامبetta وأكثر ميلا إلى أوروبا فى وجهات نظره . لأنه من الضروري - من وجهة نظر بسمارك - منع هذه المشكلة التى يشبهها بمشكلة « الشلويج - هولشتين » Schleswig Holstein ، التى ستترتب على صراع الدولتين والتى سيكون لها تأثيرها بالطبع

(1) Amphibol (مفبر أمبلرا بـرلين) to Granville, 15.2.1882 Parl. P. Egypt No. 7 (1882) No. 30 Cf. D'aubigny a Gambetta, Berlin 17.1.1882, (الزائم بالأعمال الفرنسى بـرلين) D.D.F. 1 ere Serie. T. 4. No. 2:6.

(2) Courcel a Freycinet, Berlin, 16. 2. 1882., D. D. F. T. 4. No 257.

(3) De Noailles (مدر فرنسا بالإنابة) a Freycinet, 5. 5. 1882 , D. D. F. T. 4. No. 308.

على أوروبا (١) .

ولكن جرانفيل وفريسنيه عارضاً فكرة إرسال قوات تركية إلى مصر للتدخل في الأزمة (٢) . أما روسيا فإنها رأت ضرورة المحافظة على الحالة الراهنة في مصر وتجنب أى تعقيدات قد تنقلب من تغير هذا الوضع (٣) . وخفضت فرنسا أن يؤدي تفاقم الأحداث إلى تدخل الدول الأخرى في شئون مصر ، وكان فريسنيه — على عكس جامبتا — يميل إلى تدويل المسألة المصرية على أساس أنها الوسيلة الوحيدة لإقناع الوزراء الفرنسيين بقبول فكرة التدخل العسكري إذا أرغمته الأحداث إلى القيام بذلك وأن الرأي العام سيقبض أيضاً بعدم إثارة مشاكل دولية من جراء ذلك التدخل (٤) .

وبذلك أصبح من الواضح أن المسألة المصرية لن تحسم وفقاً لإرادة الشعب المصري ، بل وفق مصالح السياسة الأوربية . فدعوة إنجلترا الدول الأوربية للمرة الثانية خلال نصف قرن لحسم المسألة المصرية . ففي المرة الأولى قضت على

(1) Courcel à Freycinet, 16. 2. 1882, D D.F.T 4. No. 257.

مناظرة الفزويج فالييتا من المنصر النمركي ، والمولشتين من الألمان . وكانت فزويج تحت حكم ملك الدانرك ، والهولشتين جزء من الاتحاد الكونفدرالي الألماني . غزنها ألمانيا ١٨٤٨ وكانت سبباً للمشاكل لدول أوروبا عن تاريخ المقاطعين راجع : Taylor, OP. Cit. pp. 28, 40 - 42, 166.

(2) Freycinet à Lacour (سفير فرنسا بلندن) 3. 2. 1882, D D.F.T. 4. No. 248.

(3) Granville to Wyndham, F. O 4. 10, 1881, Parl. P. Egypt 3 (88) No. 59.

(4) Freycinet, Souvenirs Op Cit. T. ii. p. 228.

امبراطورية محمد علي . أما هذه المرة فقد تحدثت أوروبا القومية المصرية واحتلت القنارات الانجليزية مصر والقاء في النهاية (١) .

واقترح جرانفيل (في ٢٣ ابريل ١٨٨٢) لحل المسألة المصرية ، إرسال ثلاثة جنرالات إلى مصر ، تركي وفرنسي وانجليزي ، يكون فيها الجنرال التركي محولا سلطة قوية ولكنها مقيدة بموافقة زميله الانجليزي والفرنسي ، ولكن الحكومة الفرنسية رفضت هذا الاقتراح (٢) .

واتخذت إنجلترا وفرنسا من مسألة إعطاء الخواب حق تقرير الميزانية ووقوع الصدام بين الخديوي والعرايين ذريعة بأنه قد نشأت حالة فعلية موجبة لتدخلها في مصر (٣) . لهذا وافقتا في ١٢ فبراير ١٨٨٢ على القيام بمظاهرة بحرية لإرهاب العسكريين القائمين بشئون الحكم في مصر لإسقاط الوزارة وحماية الاوزيين . فبعثت كل من إنجلترا وفرنسا سفن حربية خفيفة بالدرجة التي تمكنها من دخول ميناء الاسكندرية وعلاوة على ذلك ، بعثت كل منها بسفينة حربية خفيفة إلى السويس (٤) . وتحركت السفن الانجليزية والفرنسية صوب الاسكندرية فوصلتها في ٢٠ مايو ١٨٨٢ . وكانت الحكومة البريطانية قد أصدرت إلى الضباط الموجودين بعدن أمراً بالتوجه فوراً إلى السويس لحماية المصالح البريطانية

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ١٩١ .

(2) Tissot Freycinet, 2444.1882, D.D.F.T. (مغير فرنسا باندن)

4. No. 302 - 303; Cf. Dilke, Op. Cit. Vol. p. 457.

(٣) راجع بالتفصيل أسباب التدخل الفرنسي الإنجليزي في كتاب محمد فؤاد شكرى ،

مغير والسودان ص ٢٠٨ ٢١٤

(4) Freycinet à Tissot, 12.5.1882, D. D. F. T. 4. No. 316.

Tissot à Freycinet, Op. Cit. No. 318.

وطلبت منهم تنسيق عملهم مع السفن الفرنسية المتجهة لهذا الغرض (١).

وفي الحقيقة نجد أن هذه السفن الحربية التي توجهت إلى مصر، لم تكن تهدف الإسكندرية، وإنما قناة السويس ولم تستطع صراحة التوجه إلى قناة السويس حتى لا تنهر الدول الأوروبية ضدها. ولأن موضوع قناة السويس حساس وبهم الدول الأوروبية كلها. هذا بالإضافة إلى أن السفن جاءت بهدف إجراء مظاهرة بحرية لإرهاب الثوار وتأييد سلطة الخديوي.

وتنص تلك الحقيقة من تقرير بحث به Tissot - سفير فرنسا بلندن - إلى فرسيفيه في ٢٠ يونيو ١٨٨٢ ذكر فيه: وأنه يعتقد أن مجلس الوزراء البريطاني سيقتراح علينا خلال يومين أو ثلاثة إحتلال قناة السويس. وأنه تجرى التجهيزات وإتخاذ الإجراءات لإرسال القوات إلى مالطة وهدن، (٢).

وقد أثار نبأ هذه المظاهرة البحرية أيضاً غضب الاستانة كما استاءت النمسا والروسيا وإيطاليا من الإجراء الذي إتخذته أنجلترا وفرنسا دون استشارتهم سلفاً. وأصرحت على إتخاذ الخطوات اللازمة لحماية الرعايا الإيطاليين. لهذا تم حشد الأسطول الإيطالي في مسينا Messina لحماية الرعايا الإيطاليين وأعلنت الحكومة الإيطالية أن قوة بحرية إيطالية على استعداد للعمل ورأى جرانفيل أن تدخل إيطاليا من شأنه تعقيد الموقف واستنكر بمبارك التدخل الانجليزي الفرنسي في مصر. (٣)

(1) Parl. P. Op. Cit. Egypt 7 (1882) No. 218, 223; Egypt 8 (1882).

(2) Tissot à Freycinet, 20. 6. 1882, D. D. F. T. 4 No. 402.

(٣) أحمد عبد الرحيم مصطفى، الساسة المصرية من ٢٠٨ - ٢٠٩

وتذكر الوثائق البريطانية أن الجالية اليونانية بالاسكندرية قد إنتابها الفرع نتيجة الأحداث الجارية وأهم ينظمون وسائل للدفاع الذاتي Self-defence في حالة نشوب الاضطرابات ومهاجمتهم . وأن الحكومة اليونانية أرسلت برجلين من العسكريين للإسكندرية لحماية اليونانيين المقيمين بها في حالة الضرورة كذلك أرسلت غيفيتين حرييتين للإسكندرية (١)

وتنهب إنجلترا وفرنسا إلى تجاهلها للدول الكبرى الأخرى ، فأقترح جراندويل على فرينسييه إرسال مندوب برقي ، للدول لتبرير إرسال سفنها إلى مصر ، متذللين بأن الأحداث قد نشبت فجأة ، وأن الخطر كان يهدد رغايها لدرجة كان من الشدة ، بحيث لم تتح لها الفرصة بالتباحث مع الدول الأخرى التي يعينها الأمر . وأنها ذهبا للمحافظة على المصالح الأوروبية في مصر دون تمييز بين جنسية وأخرى . ودعوة السلطان بأن يهيئ جنودا لإرسالهم إلى مصر تحت شروط محددة ، إلا أن فرينسييه حارص هذه التكرة (٢)

وازداد تدخل إنجلترا وفرنسا في شئون مصر ، وإزداد تفاقم الأحداث فيها خلال الشهر الثلاث (مايو - يونية - يولية) فأستقالت وزارة البارودي واشتدت الأزمة وتناوبت الأحداث فأدت إلى ما يسمى بمذبحة ١١ يونية ١٨٨٢ فامخذ فرينسييه تلك الأحداث ذريعة ليقترح على الحكومة البريطانية التعجيل بمقد مؤتمر بالإستانة أو بأى عاصمة أخرى لبحث الأزمة المصرية . وفترت صحف برلين وبيترسبورج دعوة الدولتين الغريبتين الى انعقاد المؤتمر بأن دعاه فسلها

(1) Ford (سفير إنجلترا بأثينا) to Granville, Athens. 19. 5. 1882,
Parl P. Egypt 8 (1882) No 84.

(2) Freycint à Tissot, 24 5.1882, D.D.F.T. 4. No, 337, 342.

النام في حل المسألة المصرية دون اللجوء الى القوة. (١)

ولكن السياسة البريطانية في حقيقة الامر كانت تهمرس على عدم تدويل
الازمة المصرية حتى تتيح لنفسها الفرصة عندما يحين الوقت للإنفراد بالتدخل
دون غيرها. وكان من مصلحة بريطانيا أن تتفاهم الأحداث في مصر لتجد المبرر
للتدخل واحتلال قناة السويس واتبعت في سنبل ذلك كل الحيل ، فهي التي كانت
وراء أحداث ١١ يونية .

وفي هذا الوقت اشتدت حماسة الرأي العام البريطاني للفتح والاستعمار بنائير
زعما حزب المحافظين والكتاب الإستماريين أمثال: شارلوردليك وغيره . وكادت
هذه الإنجاعات الإستمارية أن تؤدي إلى استقالة جلادستون - رئيس الوزراء -
في يوليو ١٨٨٢ بسبب للمشككتين المصرية والإيرلندية (٢)

وعلى أي حال فإن الدبلوماسية البريطانية قد نشطت خلال هذه الفترة
واستغلت بمهارة تردد كل من فريسييه والباب العالي؛ وضربت كل منها بالآخر
حتى تتاح لها فرصة الإنفراد بالعمل في مصر. ففرنسا حارضت التدخل التركي ؛
والباب العالي تردد في العمل ، وإنجلترا تصنع الشروط والقيود للتدخل التركي
— كما سنرى فيما بعد — بشكل لا يقبله تركيا ، وأخذت إنجلترا تدفع الأحداث
دفعاً نحو الوصول إلى غايتها المنشودة ، وهي إحتلالها لقناة السويس . وكانت
إنجلترا وراء جميع الأحداث التي جرت خلال الفترة (من مايو إلى أغسطس
١٨٨٢) حتى تتحقق لها الهدف المنشود.

(1) Lyons to Grenville, 30. 5. 1882, Parl. P. Egypt 8 (1882)
No 137.

(2) Gwynn & Tuckwell, Op. Cit., p. 461.

ومحمّدس لورد جراڤيل لعقد مؤتمر بالإستانة لبحث المسألة المصرية ، بعد التقرير الذى وصله من مالت فى (١٣ يونية) عن مذبحة الاسكندرية واتخذت بريطانيا بهذا المؤتمر ستاراً تخفى وراءه نواياها الحقيقية والى تتمثل فى المقام الأول فى إحتلال قناة السويس . لهذا اتخذت بريطانيا من أحداث (١١ يونية) بالاسكندرية ذريعة لحل السلطان على قبول الدعوة للمؤتمر .

وقد تبنى فريسنيه فكرة الدعوة لعقد هذا المؤتمر الدولى لبحث الأزمه المصرية ، وعرضه على الحكومة الإنجليزية . وأغممها أنه فى حالة موافقتها عليه سيعرضه على الدول الأوروبية . ووافق جراڤيل فى ٣١ مايو على إقتراح فريسنيه وأرسل بذلك منشوراً إلى الدول الأوروبية بإقتراح عقد المؤتمر بالإستانة . (١) ووافقت الدول على فكرة عقد المؤتمر (٢) بينما عارض الكثيرون فى مصر فكرة إنعقاد مؤتمر بالإستانة لبحث المسألة المصرية . (٣)

وبناء على إقتراح «مانشىنى» Mancini — وزير خارجية إيطاليا — وافقت الحكومة البريطانية على عقد المؤتمر فى ٢٣ يونية بدار السفارة الإيطالية بالإستانة ورأسه كورتى — سفير إيطاليا بالاستانة — بإعتباره أقدم السفراء فى هذه المدينة (٤)

(1) Freycinet à Tissot, 30/31 Mai 1882 D.D.F.T 4. No 355 357, 359, 361.

(2) D.D.F.T. 4. No. 365, 375, PARL P Egypt 11 (1882) No. 26; 27; 32; 44.

(٣) احمد عبد الرحيم — المسألة المصرية من ٢٢٢٢

(٤) محمد مصطفى صفوت — الاحتلال الإنجليزي لمصر من ٤٨ ، عهد الرحمن

الراعى — الثورة المراتية من ٣١٥٠

وتبجعت الدبلوماسية البريطانية في توسيع شقة الخلاف بين الخديوي وعربى لتجد ما تندرجه ، والحرص على استمرار الأزمه وتصيلها لتقنع حكومات أوربا والرأى العام الإنجليزى بمحطوره هذه الأزمه على أرواح الرعايا الأوربيين والمصالح الأوربيه .

وإذا كانت بريطانيا أول دولة قبلت دعوة « فرسينيه » بعقد مؤتمر دولى أوربى لبحث الأزمه ، نجد السياسة البريطانية قد حرصت على تحقيق عدة أهداف دبلوماسيه أهمها :

١ - إبعاد مسألة نفاسة السويس من جدول أعمال المؤتمر على أساس أن الأزمه المصريه محصوره فى أمر الخلاف الناشب بين الحزب الوطنى والخديوى .
٢ - حددت صفة المؤتمر بتكليف الحكومة العثمانية بإقرار الأوضاع فى مصر عن طريق إرسال حملة عسكريه وإذا رفضت ترككيا أو سؤقت فى التنفيذ فمن حق المؤتمر أن يبحث عن وسائل وإجراءات أخرى أكثر فاعليه . بينما وضعت الحكومة البريطانية خطة استراتيجيه منذ عام مضى لإحتلال قناة السويس وهى تستمد لتنفيذ هذه الخطة .

٣ - حرصت إنجلترا على تصعيد الأزمه لتجهد المبرر للتدخل العسكرى واحتلال قناة السويس (١) .

بدأ مؤتمر الاستانه جلساته فى ٢٣ يونيه واستمرت حتى ١٧ أغسطس ١٨٨٢

(١) عبد الرؤوف حمرو — قناة السويس ومؤتمر الاستانه من ١٢٣ - ١٢٤ .
وهى رسالة ماجستير فى التاريخ الحديث من جامعة الدول العربيه (مهد البجورث والدراسات العربيه ١٩٧١) وتم نشرها بالهيئة المسامه لكتاب ١٩٧٨ بإسم (قناة السويس فى الثلاثه الهوليه ١٨٦٩ - ١٨٨٣) ويتنص مضمون الرسالة :-

وقبلت الحكومة البريطانية الإشتراك في المؤتمر حتى لا تظهر أمام الدول الأوروبية أنها خارجة عن الإجماع الأوروبي، في الوقت الذي اتخذته فيه المؤتمر ستاراً لتخفي فيه حقيقة زواياها العدوانية. واشتركت في المؤتمر بريطانيا وفرنسا والروسيا وألمانيا وإيطاليا والنمسا، وحاولت بعض الدول مثل اليونان والبرتغال وأستراليا وهولندا والولايات المتحدة الإشتراك في المؤتمر ولكنها لم توفق (١). ومؤتمر الاستانة في الحقيقة ما هو إلا مائدة أمتمر حولها مندوبو هذه الدول للحيولة دون وقوع قناة السويس في يد دولة دون الأخرى (٢) وكان أول قرار صدق عليه الأعضاء في الجلسة الثانية للمؤتمر يوم ٢٥ يونيه، هو اقتراح فرنسيه — والذي وافق عليه جرانفيل — هو ميثاق النزاهة «أو» ميثاق انتفاء الفرض الشخصي : (Le protocole de désintéressement)، والذي يلغى بعدم إفراد دولة بالعمل من وراء ظهر الدول الأخرى أثناء انعقاد المؤتمر ووافق عليه الأعضاء مسح التحفظ في حالة الظروف القاهرة Force majeure مثل حماية أرواح الأهالي (٣).

وفي ذلك المؤتمر تعددت الإهواء وكثرت الشيع، ونقضت الدول اليوم ما كانت أقرته بالأمس ثم عادت فأقرت ما نقضت. وظهرت السياسة الأوروبية مغطاه بأغطية رفيقة، ثم عادت أخيراً مكشوفة لا تنبلس سوى المصلحة الذاتية بعد أن

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٢٣٩ .

(٢) عبد الرؤوف عمرو — قناة السويس ومؤتمر الاستانة ص ٥ .

(3) De Nouilles (سفير فرنسا بالاستانة) à Freyciret, 25. 6. 1882, D.D.F. Tisre. Perie. T. 4, No 409, 411., Cf. Parl. P. Egypt 7 (1882) No, 28.

تأثرت بالمحافظة على حقوق السلطان ومصالحه أوروبا جماء دون تمييز . (١)

وفي الواقع كانت إنجلترا وفرنسا هما الدولتان اللتان تهتمان فعلا بالمسألة المصرية ، وعلى مدى تام بالأحداث في مصر . أما مندوبي الدول الأخرى فلم يكونوا على علم كبير بتطور الحوادث في مصر وكانت إنجلترا الدولة الوحيدة التي قررت ألا تنقيد بمناقشات المؤتمر أو بما يتخض عنه جدولته النظرى أو بما يصدره من قرارات قد تختلف مع المصالح البريطانية وأن تعمل بإنشاط وهدوء على تنفيذ خططها ورعاية مصالحها في الوقت المناسب عندما توافىها الفرصة (٢) .

وأخذ المؤتمر بعد ذلك يتداول في شروط هذا التدخل وحدوده ، واستفادت إنجلترا من هذا البطء في تدخلها المنفرد . ووضع المؤتمر في جلسته السابعة يوم ٦ يوليو ١٨٨٢ قواعد هذا التدخل ومنها احترام الجيش الذى سترسله تركيا لمركز مصر وامتيازاتها التى سبق أن نالتها بموجب الفرمانات والمعاهدات ، وإخلاء الثورة العسكرية وإعادة السلطة للخدوى ، وأن تكون مدة إقامة الجيش ثلاثة أشهر في مصر إلا اذا طلب الخديوى مدها إلى المدة التى تتفق عليها الحكومة المصرية مع تركيا والدول الأوروبية العظمى .

وقدم مندوبا إنجلترا وفرنسا للمؤتمر إقتراحاً بتفويضها للقيام بالدفاع المشترك عن أمن وسلامة قناة السويس ، وذلك بعد اتفاق جرانفيل وفريسينيه على ذلك في ١٩ يوليو ١٨٨٢ (٣) .

(١) محمد صلفوت — الاحتلال الإنجليزي لمصر ص ٤٨ .

(٢) محمد صلفوت — إنجلترا وقناة السويس ص ٦٩ - ٧٠ .

(٣) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit. T. I. p. 232.

هذا وقد سبق ذلك مراسلات بين جرانفيل وفريسينيه للاتفاق على صيغة الاقتراح الذى سيقدم المؤتمر الاستانة لتفويضها بالمطاع عن قناة السويس (١) .

ويلاحظ أنه منذ إنقاد مؤتمر الاستانة وقبل ضرب الاسكندرية، حاولت الحكومة البريطانية (من ٢٤ يونية إلى ١٠ يوليو) إشراك فرنسا معها فى القيام بحماية قناة السويس ، ولكن فريسينيه رفض ذلك (٢) . ويتضح مدى تردد فريسينيه فى اتخاذ موقف محدد من اقتراح جرانفيل الخاص بحماية قناة السويس ، فى رسالته التى بعث بها إلى Tissot فى ٦ يوليو يوضح فيها : « أنه لا يرفض رفضاً باتاً الاشتراك فى حماية قناة السويس . ولكنه يتفق مع إنجلترا فى الوقت المناسب للقيام معها بحماية قناة السويس (٣) . وتبدو خطط الحكومة البريطانية يوضح تجاه قناة السويس من التقرير الذى بعث به تيسو — سفير فرنسا بلندن — فى ٨ يوليو إلى فريسينيه فقد ذكر : « أن مجلس الوزراء البريطانى يبحث حالياً اقتراحاً جديداً متعلقاً بقناة السويس ، بأن تقوم إنجلترا وفرنسا بتقديم اقتراح للمؤتمر يسمح لهما بإرسال بمشة تتخذ الإجراءات اللازمة لحماية قناة السويس . » (٤) وقد قدم جرانفيل هذا الاقتراح لمجلس الوزراء ووافق عليه

(1) Freycinet à Vissot, Paris, 16. 7. 1882, D. D. F. T. 4. No; 453. Cf; Granville to Lyons, 21. 7. 1882, Par. P. Egypt 17 (1882) No. 368.

(راجع نس الاقتراح بالوثيقة المذكورة)

(2) D. D. F. 1 ère Série. T. 4. Nos. 416, 422; 428.

(3) Freycinet à Tissot, 6. 7. 1882, D. D. F. 1 ère serie. T. 4. No. 428.

(4) Tissot à Freycinet, Lond. 8. 7. 1882, D. D. F. Op. Cit. No. 434.

جلاد ستون - رئيس الوزارة - وبرايت Bright ولكن بقية أعضاء الوزارة كانوا أقل تأييداً لتدخل المؤتمر في مسألة قناة السويس (١).

وفي جلسة ١٩ يوليو أثارته بريطانيا موضوع الخطر الذي يمتهدد قناة السويس من جانب العراقيين بعد ضرب الاسكندرية ، وأنهم يتعمدون تعطيل الملاحة في قناة السويس وناشد دوفرين أعضاء المؤتمر بأن يفوضوا من قبلهم بريطانيا وفرنسا لحماية قناة السويس من أى خطر يهدد الملاحة بها . (٢).

وفي الحقيقة يرى الباحث أن السياسة الانجليزية درجت على التباكي على الاخطار المحيطة بقناة السويس حتى قبل ضرب الاسكندرية . فوجد بوشيمب سيمور (٣) يبعث برسالة يخبر الحكومة البريطانية في ٢٣ يونيو ١٨٨٢ : « بأنه قد علم بأن المصريين لديهم ٣ سفن صغيرة مملوءة لتنتجروها بالقناة في المنطقة ما بين بورسعيد والاسماعيلية وأهم (أى المصريين) ينرون القيام بعمليات في القناة من تجاه صياط » (٤) .

وكذلك نجد جرانفيل يبعث لفرنسا باقتراح : « لاتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية قناة السويس ضد هجمات السكان المسلمين الذين يملأهم التعصب والذين أثارهم عراقى » (٥) .

(1) Ibid.

(2) Duffrin to Granville, Therapia, 19.7.1882, Parl. P. Egypt. 17 (1882) No. 432.

(٣) قائد الاطول البريطاني المتواجد بالاسكندرية .

(4) Parl. P. Egypt 17 (1882), Admiralty, 23.6.1882, No. 6.

(5) D'Aunay (سفير فرنسا بلندن) à Freycinet, Lord, 20 7.1882,

D. D. F. T. 4^o Mo. 466.

وكان هذا الخوف كله مفتعلا من جانب إنجلترا ولا أساس له من الحقيقة ، فلم تمكن هناك قوات ليراني في منطقة قناة السويس — كما سئى فيما بعد — وأنه لم يفكر جدياً في مد قناة السويس إلا بعد قيام إنجلترا باحتلال الاسماعيلية في ٢٠ أغسطس ١٨٨٢ .

هذا وقد طلب أعضاء مؤتمر الاستانة [عائلاتهم مهلة لأخذ رأى حكوماتهم في الاقتراح الخاص بحماية قناة السويس. (١) وبعد استشارة حكوماتهم ورفضوا المشروع (الانجليزى — الفرنسى) ففي اليوم التالى لتقديم المشروع تقابل كورسيل (سفير فرنسا ببرلين) مع هاتوفيلد (وزير خارجية ألمانيا) وجرى بينهما حديث حول مشروع حماية قناة السويس . فعبّر هاتوفيلد عن وجهة نظره بأن التفويض الموقوف لمؤتمر الاستانة هو أن يقوم بإعداد بعض المقترحات وتقدمها للسلطان بإعتباره صاحب السيادة على مصر ، والتوصل إلى وفاق بين السلطان وأوروبا . وقد انضمت ألمانيا للوتيم على أساس هذا المبدأ والذي التزم به كل من المستشار والامبراطور، ورأى هاتوفيلد أن مشروع حماية قناة السويس هذا إنما يدخل ضمن المسألة العامة الخاصة بحفظ النظام فى مصر. وحاول كورسيل أن يدافع عن الاقتراح بأنه محاولة لسيق الأخطار المسلم بها والتي على وشك الوقوع بالقناة (٢) .

ولهذا عارضت ألمانيا فكرة قيام دول معيثة بمسئولية حماية قناة السويس وذكر

(1) D^e Noailles à Freycinet, 197. 882, D.D.F. 1 ère Serie, T. 4 No. 460.

(2) Courcel à Freycinet, Berlin 20 7 1882 D. D. F. 1 ère T. 4 No. 463

عن التدخل بمعنى السكينة ، وأنها ستلتزم في تصرفها بما تراه ضرورياً بالنسبة للهدف الأول .

٣ — ستمتنع الحكومة الفرنسية عن القيام بأى عمليات في داخل مصر ، إلا إذا كان الغرض منها صد العدوان المباشر . وفي حالة قيام القوات الانجليزية بهذه العمليات فليس لها أن تعتمد على مؤازرة فرنسا .

٤ — لن يحتل الفرنسيون النقاط المشار اليها طالما أن القناة لم تتعرض لتمديد مباشر ولم يقطع المصريون المياه العذبة . وأضاف أنه ليس لدى الحكومة الفرنسية أى اعتراض على زحف القوات البريطانية إذا قرره الحكومة الانجليزية ذلك (١) .

ولم تكن الحكومة الفرنسية تقل رغبة عن حكومة جلاستون في التدخل لما تدعيه من حماية قناة السويس . وكان فرينليه نفسه يود لو استطاع التدخل والتعاون مع الإنجليز وخاصة بعد ضرب الإنجليز للاسكندرية واحتلالهم لها . وكان جامتا (٢) ينادى دائماً بضرورة التعاون مع إنجلترا في كل مسائل البحر المتوسط . فقد ذكر في البرلمان الفرنسي (جلسة ١٩ يوليو ١٨٨٢) إبان مناقشة الإء.هاد الخاص بمشروع الدفاع المشترك عن قناة السويس : « عندما ننظر من فوق هذا المنبر إلى أوروبا الى كثر الكلام عنها اليوم ، أرى أن فرنسا وإنجلترا تحملان على كاهليهما ، منذ عشر سنوات ، مسئولية السياسة القريبة . واسمحوا لي أن أعل أن لا توجد سياسة أوربية أخرى تستطيع أن تلتمس العون منها لمواجهة

(1) Freycinet à D'Aunay; Paris. 23 7. 1882. D. D. F. 1 ère série T. 4. No. 410.

(٢) زعيم الجمهوريين في فرنسا .

أثر الإحتلالات التي يخفيها المستقبل هنا... وأن الأمر الذي يفرض بمعالجة
الانجليز والتعاون معهم في حوض البحر المتوسط وفي مصر هو في الواقع الأمر
الذي أخفاه وهو أن الخصام مع الانجليز يضطربنا إلى أن نترك لهم باستمرار
مناطق من الأرض والآبار والممرات ينفردون بالإنتفاع بها. ولكن في الحياة
سقوق وفي التجارة سقوق بقدر ما للإنجليز، فلم لا نشاركهم، (١)
وقد إنتهت المناقشة بموافقة البرلمان الفرنسي على الإهتداء الذي طلبه فريسييه
بشرط إستغلاله في عمل الأسطول مستعداً للقيام فوراً بأعمال حربية في منطقة
القناة (٢).

وكان فريسييه لا يريد ترك إنجلترا تعمل وحدها في القناة ففي جلسة ٢٥ مايو
في البرلمان الفرنسي طلب رئيس الحكومة إعتداءً جديداً قدره ١٠٠.٠٠٠.٠٠٠
فرنك، تكاليف إرسال الحملة العسكرية لإحتلال قناة السويس (٣) وأوضح
للبرلمان الخطة التي إتفق عليها بين إنجلترا وفرنسا ومفادها أن تقوم إنجلترا
بالأعمال الحربية في مصر وتكتفي فرنسا بإحتلال غرب القناة (الجانب الأفريقي
للقناة) *Le rive africain du Canal* على طول القناة وحتى مدينة الزقازيق
بحيث تدخل الزقازيق في المنطقة الفرنسية لغنيان المياه العذبة. وأشار في خطابه
إلى الصعوبات السياسية والعسكرية والدولية التي تعترض هذا الإحتلال وأنه
لا بد من الحصول على تفويض من دول أوروبا، وأضاف: أن حماية القناة عمل
مادي بسيط ولا يثير متاعب سياسية، المالدول فيه مصالح متساوية وهذه الحماية

(1) Roux. C, Op. Cit. T. ii, p. 75,

(2) Roux, Op. Cit. p. 76,

(3) Freycinet à De Vorges., Paris ; 26.7.1882: D.D.F. 1 ère
Série T. 4. No. 476.

لا تعد تهديداً للسلام العالمى. ومن الخطأ القول بأنها وسيلة التدخل. وعدد الفوائد التى ستعود على فرنسا من وراء ذلك والاستجابة لرغبة إنجلترا وهذا فيه فائدة لفرنسا ، والمحافظة على سلامة بواخرنا فى القناة كما تقتضى الأمر ذلك. وعدم الظهور أمام العالم الاسلامى بظهور المتخاذل. فى الوقت الذى تحاول فيه تركيا استعادة مركزها فى مصر. (١)

وأكد فريسنيه أن الدفاع عن قناة السويس يختلف كلية عن التدخل فى مصر. وأنه ان يترتب عليه مشاكل دولية. وحت البرلمان على ألا يترك القرعة لإنجلترا لى تقوم هى منفردة بحماية القناة. ووعد بأن المبالغ المطالبة ستستخدم فقط حالة الخطر الفعلى. وكان فريسنيه قد طلب المبلغ لإرسال ٤٠٠٠ جندي لإحتلال بعض نقاط فى القطاع الشمالى من قناة السويس. (٢)

وكانت الحكومة البريطانية ، التى درجت على اتباع سياسة القيام باتصالات دبلوماسية لا طائل منها إلا كسب الوقت ، قد تقدمت للحكومة الفرنسية فى ٢٦ يوليو ، ببروتوكول ، يتعلق بالدفاع عن قناة السويس جاء فيه : ولما كانت حكومتا إنجلترا وفرنسا فى حالة أى خطر مفاجئ. وجسيم ينجم عن الاضطرابات الحالية فى مصر ، فقد إتفقتا على أن يضما النصوص الخاصة بالعمل المشترك لإستعداداً على « ميثاق إنتقاء الفرض الشخصى » المصدق عليه من سفيريها فى ٢٥ يونيو والذى أقر فيه بعدم العمل على الحصول على مزايا إقليمية أو غيرها قد لا تستطيع أى دولة الحصول عليها . ويجب أن يعملوا معاً وباتفاق تام كل من الأدميرال البريطانى « سيمور » والأدميرال الفرنسى « كورنوار » بهدف إحتلال قناة السويس بالشروط الآتية : —

(1) Roux C., Op. Cit., T. ii. pp. 76-77.

(2) Hallberg Op. Cit. p. 262.

١ - تحتل القوات الفرنسية المنطقة الواقعة ما بين الاسماعيلية وبورسعيد.

٢ - أما القوات البريطانية فتحتل باقى منطقة قناة السويس.

٣ - تسيطر القوات الفرنسية على بورسعيد والقنطرة .

٤ - تسيطر القوات البريطانية على الاسماعيلية والسويس.

٥ - تنضم القوات البريطانية الى القوات الفرنسية إذا تطلب الامر ذلك.

٦ - تقدم القوات الفرنسية المساعدة للقوات لبريطانية ، أينما كان موقع

هذه القوات داخل البلاد المصرية ويجب ألا تؤثر العمليات الحربية على حركة

الملاحة فى قناة السويس. وإن كان يجب توقفها لحين الإنتهاء من هذه العمليات

العسكرية . وترك لليونز ، الاتفاق مع فريسينيه ، على الصيغة النهائية التى يمكن

بمدها عرضها على الدول الأوروبية وكذلك الحكومة العثمانية .(١)

ويلاحظ أن بريطانيا أعطت نفسها فى التقسيم القطاع الجنوبى من القناة

متضمناً الاسماعيلية ، لأنها قد وضعت خططها الإستراتيجية على أساس دخول

القوات البريطانية الى القاهرة عن طريق الإسماعيلية .

وإيماناً بزيادة إرباك الدبلوماسية الفرنسية أخبر لورد ليونز فريسينيه أن

الحكومة البريطانية قبلت تعاون السلطان معها عسكرياً ، فأعتبر فريسينيه هذا

تدخلاً ثنائياً من الدولتين دون حكومته.(٢)

ثم قدمت بريطانيا إقتراحاً خامساً للمؤتمر فى ٢٨ يوليو جاء فيه : ونظراً

(1) Lord Lyons à Freycinet, Paris, 26 7.1882, D.D.F. 1 ère serie, T. 4 annexe to No. 478. p. 453.

(أوردت الوثائق الفرنسية النص الإنجليزى والفرنسى)

(2) Lyons to Granville., 28 7,1882. Parl. P; No. 476.

لإزدياد تهديد القناة بالأخطار وتوقف الملاحة. ترى الحكومة البريطانية الإحتفاظ لنفسها بحرية العمل الذي جعلته الأحداث أمراً ضرورياً وألححت بريطانيا في إقتراحها مسألة عدم التزامها بما يصدره المؤتمر من قرارات في هذه المسألة. ولم تطلب موافقته (أى المؤتمر) على هذا المشروع وإنما تحفظت لنفسها بحرية العمل في هذه المسألة نظراً لما تنميه عليها الأحداث. (١) كذلك أخطرت إنجلترا برلين، أنه من أجل ضمان سلامة وأمن سفنها التجارية ستقترح أن تصاحبها سفناً حربية أثناء عبورها القناة. وأضردت الحكومة الألمانية هي الأخرى أوامرها إلى إحدى زوارقها الحربية لمصاحبة السفن الألمانية التي تعبر القناة. (٢)

هذا وقد إستعر البرلمان الفرنسي في مناقشة مسألة التدخل؛ ففي جلسة ٢٩ يوليو، بين فريسينيه للمجلس أنه ليس لفرنسا نية التدخل الفعلي، وإنما غايةها حماية القناة. وأنه لا تدخل السياسة في ذلك، فكل الدول لها نفس المصالح في حماية القناة. وأوضح أن حماية القناة لا تؤدي إلى التدخل الحربى، وأن غاية فرنسا من ذلك هو مشاركة إنجلترا وعدم ظهور فرنسا بظهر الضعف أمام الشعوب الإسلامية. وتساءل فريسينيه في البرلمان الفرنسي: «هل نترك حديقتنا وحليفتنا إنجلترا في مشا كل التدخل، بينما نطلب منا أن يشارك معنا على ضفاف

القناة ؟» — :

«... allons-nous laisser notre amie, notre alliée l'Angleterre seule aux prises avec les difficultés de l'intervention, alors qu'elle nous demande de montrer notre drapeau à côté du sien sur le Canal ?»

(1) Granville to Dufferin, 28., 28, 7. 1882, Parl. P. Op. Cit. No. 478.

(2) De Courcel à Freycinet; 28, 7. 1882. D. D. F. T. 4, No. 484.

« فلم تطلب دعمنا المادى ، لأنها ليست فى حاجة إليه لكي تسحق الثورة ، فهي تطلب فقط تأييدنا المعنوى » (١)

ورد كليمنصو (Clémenceau) على خطاب فريسييه فى البرلمان بأنه لا يمكن فصل مسألة مصر عن مسألة القناة ، وأن حماية القناة لا تكون بإحتلال القناة وإنما بإحتلال القاهرة . وهذا هو سر تدخل إنجلترا ولا يمكن لفرنسا تعقب آثار إنجلترا ، وليس من دواع لان تقوم فرنسا بحماية القناة لتحمى ظهر الإنجليز (٢) كذلك ذكر كليمنصو فى مباحثته لفريسييه أن هناك خطراً لا يفجار شديداً لأوربا ، ثم تسأل هل من الخير لفرنسا أن تتعاون مع إنجلترا ضد أوربا ؟ أم أن تكون فرنسا مع أوربا التى تدعى بنصيبها الشرعى على أرض مصر ؟ ورأى أنه خير لفرنسا الإحتفاظ بقواتها فى أوربا المغطاة بالجنود (٣) ويوضح فريسييه جو المجلس والروح التى سيطرت على البرلمان فى مذكراته بقوله : « كانت الروح المعنوية لأعضاء المجلس يحم عليها آتية أحداث عام ١٨٧٠ / ١٨٧١ ، وإنذار عام ١٨٧٠ كان مازال متسلطاً على الأذهان ، وكانت القلوب ترتعش خوفاً على وجود وحياة الوطن ، وكانت أقلية ترى فى هذا العمل جريمة قومية (٤) » .

وفى تلك الآونة راجت الشائعات فى فرنسا بأن ألمانيا ترغب فى ضرب الفريسيين بالإنجليز . لهذا امتزج الخوف من ألمانيا بالنصب من محاولة إسمارك سنده وزارة فريسييه حتى يحول بذلك دون عودة جامبستا إلى الحكم . فعندما

(1) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit. T. 2, p. 237.

(٢) محمد صفوت - إنجلترا وقتنا الرئيس ص ٨٥ .

(3) Freycinet, souvenirs, T. I. Op. Cit. p. 238.

(4) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit, pd. 234 - 5.

وصلت الأنباء إلى فرنسا ، بأن مؤتمر الاستانة رفض إصدار تفويض لإنجلترا وفرنسا بالتدخل في مصر ، سقطت الحكومة أمام انضمام الفريقين للمتطرفين في مجلس النواب بمساندة أكثر الفئات المعتدلة تحفظاً ، ويرجع سقوط فريسييه إلى أن سياسته الخاصة يجعل التدخل الفرنسي قاصراً على حماية قناة السويس فقد أغضبت عدداً كبيراً من النواب ، ذلك أن أنصار التدخل الكامل قد تنبأوا بإمكان ترك فرنسا تحرس القناة ، في الوقت الذي تعارب فيه إنجلترا في الداخل بقصد إحراز بعض المكاسب لمصلحتها . أما الفريق الذي كان يرغب في تجنب فرنسا التدخل الكامل فكانوا يعتقدون أن يؤدي قيامها بحماية القناة إلى زجها في مزيد من التدخل . أما دعاة الانتقام (*révanche*) لهزائم الحرب السبعينية فكانوا يرون أن على فرنسا أن تبقى بقواتها في الداخل وتواصل خطة الانتعاش وتعمل على إعادة بناء جيشها (١) ، وهكذا رفض البرلمان الفرنسي طلب الحكومة بأغلبية ٤٥٠ صوتاً ضد ٧٥ وسقطت حكومة فريسييه (٢) بعد أن ندد المعارضون برأي الحكومة ورفضوا الموافقة على القيام بأي عمل حربي أو مغامرة خارجية وبذلك انتصرت فكرة إستيفاء فرنسا بكل قوانينها في أوروبا لحماية مصالحها الحيوية ، وأن ترفض كل رأي يرمي إلى التوسع الخارجي أو الاستعمار (٣) .

ويذكر جوش و Gooch ، (أحد أساتذة التاريخ الأوربي) بأن تصويت مجلس النواب الفرنسي كان بمثابة منح مصر لإنجلترا . فكان يرى أن ذلك نتيجة

(1) Kamel - Sayed, La conférence de Constantinople et la question d'Egypte 1883, Paris. 1918. p. 280.

(2) Lyons to Granville, Baris 29. 7. 1882. pp. Egypt 17(1882) No 496

(3) Roux J. C; Op. Cit, T ii. p. 78.

الحرف من أن يكون بشارك ينصب الفخاخ لفرنسا (١). وفي اليوم التالي ٣٠ يوليو - أحبره البرنس هو هنلو ، سفير ألمانيا بباريس - فردينيه ، أن برلين على استعداد لاعتراح حماية جماعية للقناة وفي ٣١ يوليو وأول أغسطس وصلت خطابات مشابهة لفرنسا من إيطاليا والروسيا وتركيا بهذا المعنى (٢) . ويعلق فريسينيه في مذكراته ، أنه لو كانت هذه المقترحات قد وصلت يوم أو يومين سابقين على الأقل لما سقطت وزارته ، كما يعلق على موقف الدول الأربع إزاء حماية قناة السويس وعدم التدخل في المسألة المصرية ، بقوله : « إن هذه الدول لم تشارك إنجلترا بأساطيلها البحرية لأنها لم تكن لديها القوة البحرية . فألمانيا وإيطاليا والنمسا كانت أساطيلها ضئيلة . كذلك الأسطول الروسي ضعيف نسبياً . بمكس إنجلترا فكانت سيده البحار ، وتستطيع إرسال قواتها لأي منطقة من العالم . وتختلف الظروف بالنسبة لفرنسا فشكل تركيز الجنود في الألاس والورين ، (٣) » .

أما في إنجلترا فقد وافق البرلمان البريطاني ، في جلسة ٢٢ يوليو ١٨٨٢ ، على اعتماد مبلغ ٢٠٣ مليون جنيه استرليني (تكاليف الحملة على مصر) بأغلبية ٢٧٧ صوتاً ضد ٢١ صوت (٤) . ويذكر جلادستون في تقريره لطلب الغرض من البرلمان البريطاني ، أن الهدف من الحملة هو حماية قناة السويس المهددة بحالة

(1) Gooch, G. P., History of Modern Europe 1878 - 1919. p. 55.

(2) Freycinet, Souvenirs, T. II, pp 239 - 240.

(3) Ibid. pp. 243 - 4.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 262; Cf. Marlow, Gromer in Egypt. p. 67.

الموضى فى مصر ، (١) . ويمن فرسنيه على صغر قيمة الاعتمادات المالية بأن المبلغ الذى طلبه دره مليون فريك بالمقارنة بالمبلغ الذى طلبته الحكومة الإنجليزية وهو ٧٠٠ مليون فريك ، وأن المبلغ الذى طلبه كان خصصاً فقط للدفاع عن قناة السويس ، فى الوقت الذى كانت جواره تجهز للتدخل العسكرى فى مصر . (٢)

وبسقوط فرسنيه (فى ٣٠ يوليو ١٨٨٢) خلا الجو لإيطاليا للعمل منفردة باحتلال قناة السويس ، ولم يكن أحدها من منافس سوى إيطالياى البحر المتوسط والى لها مصالح فى القناة ومصر . وشكلت وزارة جديدة فى فرنسا برئاسة ديكلوك ، اتبعت سياسة مغايرة لسياسة فرسينية .

ويذكر كامبون فى رسالته إلى زوجته أن فرسنيه سيء الحظ (٣) :

« Ce Freycinet est néfaste » ، وانتهزت إنجلترا الفرصة وأرسلت (فى ٣٠ يوليو ١٨٨٢) إنذاراً الباب العالى ، بأن إنجلترا تعتبر نفسها مكلفة بمهمة إقرار النظام فى مصر . وأنها ستمنع نزول القوات التركية فى مصر ، إلا إذا أعلنت تركيا عصياناً هوائياً . وكان جرانفيل قد أبقى د. اللاميرال سيمور ، فى ٢٤ يوليو للحصول من الخديوى على السلطة الكاملة والضرورية لاحتلال القناة . وقد كتب الخديوى التصريح المطلوب فى ٢٦ يوليو ونصه :

« منعناكم التصريح باحتلال كل النقاط التى ترونها ضرورية فى برزخ السويس ، لضمان حرية الملاحة فى القناة وحماية المدن المجاورة لها ومن فيها من الأهالى

(1) Marlowe, Op. Cit. 67.

(2) Freycinet, Op. Cit. p. 233. Cf. Marlowe, J, Cromer in Egypt. p. 67.

(3) Paul Cambon Correspondences, Paris 1940. T. I. p. 179.

والقضاء على كل قوة لا تقرر سلطتي ، (١) .

وبعد أن فشلت إنجلترا في الحصول على تأييد فرنسا توجهت إلى إيطاليا التي كانت لها مصالح في حماية القناة ومع ذلك رفضت الاشتراك مع إنجلترا (٢) . ولم تحتج بريطانيا بطبيعة الحال لموقف إيطاليا هذا بل اغتبطت له ، فقد انسحبت الدولة الثانية في منطقة الصراع بمحض اختيارها تماماً كما فعلت فرنسا وأصبح الطريق لقناة السويس مفتوحاً أمامها لكي تضع يديها عليه . ولقد سر جرانفيل لرفض إيطاليا للعرض البريطاني فقد كان يخشى أن يؤدي الاشتراك مع دول أخرى إلى صدام معها (٣) .

وبالنسبة لموقف ألمانيا نجد أن بسمارك قد عارض مسألة تفويض إنجلترا وفرنسا بالدفاع عن قناة السويس ، معتقداً أن هذا سيؤدي إلى إزدياد تعقيد المسألة وقد يحولها إلى حرب بين القوى المسيحية الأوروبية والدولة الإسلامية (٤) . هذا وعندما حاول جرانفيل التعرف على رأى الدولة الألمانية في موضوع حماية قناة السويس ، بين له المستشار الألماني بسمارك أنه لا يزال يعتقد أن السلطان العثماني هو وحده صاحب الحق الأول في حماية القناة والإشراف عليها . La Porte, Comme Puissance territoriale serait appelée en premiere lieu à garantir la sureté du Canal de

(1) Roux, Ch, Op. Cit. T. 2. p. 79.

(2) Paget to Granville., Rome. 31. 7. 1882. Parl P. Egypt 17 (1882) No. 515.

(3) Georch., Op. Cit. p. 56.

(4) Granville to J. Walsham, 21, 7. 1882. Par. P. Egypt 17 (1882) No. 370., Hallberg p. 261.

• (١) Suez, si le service du Canal venait à être menacé .
 فهو جزء من ممتلكاته فإذا لم يكن السلطان راعياً في القيام بهذه المهمة ، كان على
 الدول الأخرى أن تعمل، فإذا قامت هذه الدول بحماية مصالحها فإن الدولة الألمانية
 إن تتحمل أية مسئولية من هذا العمل أو عن الإجراءات التي قد تتخذ . كذلك
 إن توافق ألمانيا على تعديل المعاهدات الموجودة . وإن توافق على فكرة
 انتداب دولة أو دولتين لقيام بحماية قناة السويس . فكان بسمارك يرى أن
 تترك الدول جميعاً وأن تكون حقوقهم متساوية في اتخاذ تدابير بوليسية بحرية
 لحماية القناة إذا استلزم الأمر ذلك . (٢)

وقد شاركت حكومات النمسا وإيطاليا والروسيا بسمارك رأيه . فقد
 اعترضت كل مسألة منح المؤتمر لبريطانيا تفويضاً بأن تعمل بحل حريتها في
 قناة السويس ، لأن في ذلك مسئولية غير محدودة ، واحتمال عدم انسحابها ،
 وإنما عليها أن تقوم بذلك وعلى مسئوليتها الخاصة وبدون تفويض من المؤتمر .
 وقد أفضى ذلك جرانفيل وصرح بأن آراء بسمارك تبدو أمراً يقوم على سوء
 التفاهم (٣) .

وصرح دوفرين : بأنه إذا لم توافق مجموعة دول شمال أوروبا على منحنا هذا

(1) Freycinet aux Ambassadeurs de France, Paris, 27.7.1882.
 D. D. F. T. IV. No. 482; 484.

(2) Ibid.

وأنظر أيضاً - صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٧٨ واحمد عبد الرحيم المسألة
 المصرية ص ٢٦٩ .

(3) Granville to Walsbam, 28.7.1882, Par P. Egypt 17 (1882)
 No. 433.

التفويض، فإنه من الأفضل أن نحصى قـما بأنفسنا في الحال، وأن نحفظنا وهو
(Force Majeure) سينطى أى شيء قد تضطر إلى عمله في مصر ، ، (١)
هذا وقامت سياسة بهمارك إزاء قناة السويس على عاملين : —
الاول : لا تفويض من قبل المؤتمر بحرية العمل في مسألة قناة السويس ،
ولا يمانع في أن تكون بريطانيا مطلق الحرية في هذه المسألة ولكن على
مستوليتها الخاصة .

الثاني : من أجل المحافظة على حرية الملاحة في قناة السويس لابد من تدويل
مسألة الإشراف بواسطة قوات بوليسية بحرية دولية تشترك فيها كافة الدول
البحرية المهتمة بقناة السويس حتى غـير الممثلة في المؤتمر مثل : أسبانيا وهولندا
واليونان ، وتشترط عدم إنزال جنود البر أو إقامة أى منشآت لها على الأرض .
هذه يمكن لألمانيا الإشتراك في هذه القوة البوليسية وبشرط أن تكون الموافقة
عليه من داخل مؤتمر الاستانة (٢) .

وقد ردت مجموعة دول أوروبا الشمالية وإيطاليا أن يلجأوا إلى روسيا لاتخاذ موقف
متعدد أمام اطماع بريطانيا في قناة السويس وباسم مجموعة دول التحالف الأوربي،
وقدم كردي مندوب إيطاليا الاقتراح الخاص بتشكوين « قوة بوليسية
بحرية دولية » (٣) .

وقد حاول وزير خارجية بريطانيا إقناع ممثل ألمانيا بأن الموقف في القناة

(1) Duffrin to Granville, 21.7.1882. 1882. Parl. P. Egypt 17
(1882) No. 433 Page 2'6.

(2) De Courcel (سفير فرنسا ببرلين) à Freycinet, Berlin. 28.7.02
D.D.F.T. 4. 1 ère séril. No. 484. pp. 459 - 462.

(3) Duffrin to Granville. 2.8.1882. Parl. P. Egypt 17 (1882),
No. 544.

غريب ، فالحكومة الشرعية وهى حكومة الخديوى ليست فى مركز تستطيع معه حماية قناة السويس أو الدفاع عنها ، والحكومة الفعلية وهى القائمة بالثورة ، هى التى يفتنى خطرهما على كيان القناة وسلامتها . والسلطان العثماني صاحب حقوق السيادة على مصر ، لم يتخذ إلى الآن أى الاجراءات التى تكفل سلامة وأمن القناة . وضرب مثلا لذلك بأنه إذا اشتعلت النيران فى منزل ، فيجب الا يتردد سكان ذلك المنزل عن العمل على اخماد النيران دون انتظار نجىء . صاحب المنزل والحصول على إذن منه . فهذا من وجهة نظر جرانفيل هو موقف انهمترا بالنسبة لقناة السويس . وأضافت الحكومة الانجليزية إلى ذلك . بأن الحماية البحرية لقناة بنهر إزال جنود على ضفتيها لا تبقى كثيرا . (١)

هذا وعندما عرض كورتى اقتراحه الخاص بتكوين قوة بوليسية بحرية دولية ، قبله جرانفيل ولكن بتعفظ ، هو الا يمنع ذلك من إزال جنود لإحتلال مناطق معينة يمكن منها تأمين القناة (٢) .
ووافقت روسيا والنمسا على الاقتراح بينما تمسكت بريطانيا بشفظاتها واحتفظت فرنسا بحق تهديد مدى مساعدتها (٣) .

وعلى أثر إعلان وزارة ديكلرك الجديدة فى فرنسا ، تهددها ترفع يدها تماما عن مسألة الدفاع عن قناة السويس . لذا يقرر بسمارك ترك بريطانيا تعمل فى هذه المسألة بمطلق حريتها ولكن على مسئوليتها الخاصة . ومنذ ذلك الوقت لم

(١) عند مصطفى صفوت - انجلترا وقناة السويس ص ٧٨ - ٧٩ .

(2) Granville to Walsham: 9. 8. 1882. pp. Egypt 17 (1882): No. 615.

(3) De Noailles à Duclerc, 11. 8. 1882. D.D.F. Op. Cit., No. 503. p. 273

تقيم ألمانيا بإثارة أى مشا كل فى وجه السياسة البريطانية فى مصر . وإن كان د هانز فيلد ، سفير ألمانيا بالإستانة يقف عند إنهاء أعمال المؤتمر على أمل أن تشترك الدول جميعاً فى حل المسألة المصرية بدلاً من ترك هذا الحل للعمل المنفرد الذى تقرم به إنجلترا (١) .

ولم يكن موقف النمسا يختلف كثيراً عن موقف ألمانيا ، فكانت حكومة النمسا ترى الوقوف ضد الاطماع العثمانية والبريطانية — الفرنسية ، فى مصر وقناة السويس . وأن تظل القناة متمتعة بطابعها الحيادى وأن تكون الملاحة فيها مكفولة لكل الدول . وعارضت الحكومة النمساوية الاقتراح البريطانى — الفرنسى المقدم للدوتر فى جلسة ١٩ يوليو . والذى يقضى بتفويضها حق الدفاع عن قناة السويس . وصرح كالدوكى ، وزير خارجية النمسا فى ٢١ يوليو بقوله : لأنه يمارض التدخل البريطانى الفرنسى فى مسألة قناة السويس ، فهما قد جعلتا من نفسيهما أوصياء عن الآخرين مهما كان الأمر ضرورياً . كما يرفض بشدة أن تتولى دولة واحدة مسئولية الدفاع عن قناة السويس ، (٢) .

وقد وافق « كاليبس » - مندوب النمسا فى مؤتمر الاستانة - على مشروع كودرى الذى قدمه للدوتر فى جلسته الثانية عشر والحاص بإنشاء قوة بوليسية دولية لحماية قناة السويس . (٣)

وعلى الرغم من أن الروس لم تكن لها أطماع آنذاك فى وادى النيل إلا

(١) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(2) H. Elliot to Ganville, 21, 7. 1882, Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 399 p. 202.

(3) Duffrin to Granville, 2. 8. 1882, pp. Op. Cit. No. 544 (inclosure).

أنه كان هناك خوف من أن تجدد روسيا بعض ادعائها القديمة التي رفعت في مؤتمر برلين. فقد رأينا كيف استقلت روسيا الحرب، الفرنسية-البروسية، عام ١٨٧٠، وتخلصت من قيود معاهدة باريس ١٨٥٦ الخاصة بالبحر الأسود (١). وكان الرأي العام الروسي متعلّفاً لآخذ تأرؤه من إنجلترا التي حولت النصر الروسي إلى هزيمة بإصرارها على إعادة النظر في صالح سان ستيفانو (١٨٧٨)، ولم يكن هذا ليتأتى إلا بتحويل المسألة المصرية إلى مسألة لكل الدول الحق في الاشتراك فيها طبقاً لضمان جماعي، وللتصدي لاحتمال احتلال إنجلترا للقناة السويس التي كانت روسيا في حاجة إليها لضمان مواصلاتها البحرية مع سيبيريا (٢). وقد عاد من جديد المندوب الروسي ONOU للاشتراك في جلسات مؤتمر الاستانة بعد انقطاعه عنه، وذلك للنشاور في مشروع تكوين القوة البوليسية المشتركة للعمل في القناة من حيث أنه اقتراح عملي (٣).

كما هاجمت الصحف الروسية إنجلترا واتهمتها بأنها قد أعدت قواتها للاستعواذ على مصر. فقد تأم أحد أسانذة جامعة سانت بطرسبورج، ويدعى مارتينو Martens، بنشر دراسة عن المشكلة المصرية بمجلة القانون الدولي، وضح فيها أهمية موقع مصر بين قارات العالم، والمصالح الأوربية الضخمة بها. وذكر أنه لا يمكن فصل مصر عن مصر قناة السويس ومستقبلها؛ فالذي تصبح له السيادة على مصر ستكون له السيادة بالتالي على قناة السويس والعكس صحيح:

(١) راجع الفصل الثالث من الباب الأول ص ١٤٩ وما بعدها.

(2) Wallace, Macklenzié, Egypt and the Egyptian Question, Lon. 1882, p. 94.

(3) Courcel à Freycinet, 31. 7: 882. D.D.F. Op. Cit. No. 490.

« On ne peut séparer le sort d'Egypte de l'avenir du Canal de Suez : Le Maître de l'Egypt sera le Maître de Canal et vice versa » (١) .

وإذا أصبح الحياض الدائم لمصر أمراً واقعاً فإن هذا سيكون عهد ضئيل ضد أي محاولة لاستغلال قناة السويس من جانب دولة واحدة . وأعطي مارتينز مثالا على ذلك حياض سوهررا وبلجيكا ولوكسمبورج (٢) .

هذا وقد ساءل دي جييهز (De Giers) وزير خارجية روسيا عن الإجراءات التي ترى انجلترا وجوب القيام بها لضمان سلامة للاحة في قناة السويس ، بحكم أن السفن الروسية الراجعة من الصين كانت على وشك المرور بها . وطالبت الحكومة الانجليزية بأن تضمن لها حرية المرور . ورد جرافيل بأن الحكومة الانجليزية طلبت من الدول الأخرى أن تبلغها وجهات نظرها الخاصة بحماية قناة السويس . وأضاف أن تقارير وزارة البحرية عن الموقف في القناة تبعت على الإطمان (٣) . وقد أدى موقف الرويا إلى رغبة الحكومة البريطانية في إفضاض المؤتمر ، وإن كانت تميل إلى أن يكون ذلك بمعركة دولة أخرى (٤) .

وعرضت حكومة البرتغال على انجلترا مساعدتها في حماية قناة السويس إذا ما رأت حكومة انجلترا بالاتفاق مع الدول الأوروبية أهمية لاشتراك البرتغال

(١) Juliette Adam, L'Angleterre en Egypte. Paris 1922, pp 70 - 71.

(٢) Ibid.

(٣) أحمد عبد الرحيم المسألة المصرية ص ٢٢٠ .

(٤) المصدر السابق ص ٢٦٣ .

في ذلك (١) .

كما عرضت الحكومة الاسبانية على الأخرى على الحكومة الانجليزية استعادتها للساحلة في حماية قناة السويس (٢) .

وبالنسبة لموقف تركيا في المؤتمر نجدها قد إمتنعت بادىء الامر من الاشتراك فيه، ثم عدلت بعد ذلك عن موقفها - بعد ضرب الاسكندرية - واشتركت في المؤتمر. ويعلق دهازفيلد على تردد تركيا في الاعتراك في مؤتمر الاستانة بأنه يرجع إلى خوفهم أن تتركها أوروبا تواجه الجزائر وحدها. ومن أسباب رغبة السلطان في استمرار أعمال المؤتمر أنه كان يأمل أن يثير الخلاف بين المندوبين ، وبذلك يستطيع بثلوا تركيا اطالة مناقشات المؤتمر في الوقت الذي يرسل السلطان قواته إلى مصر دون أى اتفاق سابق مع الحكومات الأخرى . على أن مندوب المؤتمر سرمان ماتينينوا هذا الهدف وأدركوا خطورة استمرار جلسات المؤتمر (٣) . وكانت الاستعدادات الحربية في تركيا واضحة فقد عقد السلطان قروضا بلغت ١٥٠.٠٠٠ جنيه تركي (٤) كما أبدت الحكومة الروسية استعدادها لتقديم أى قروض تطالبها الحكومة العثمانية كي تتمكن من ارسال حملة عسكرية إلى مصر (٥) .

(1) Sempago to Granville., 14.8.1882 Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 661.

(2) Granville, to. Morier, 20 8.1882, Parl P Egypt., 18 (1882), No 18.

(٣) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(4) Kamel, Sayed, Op; Cit. pp. 308.

(5) Ibid.

ورغم مشاريع تركيا للتدخل في مصر إلا أن الحكومة البريطانية لم تنبأ بتشدد الحكومة النمساوية، ذلك أن بريطانيا كانت حتى يمين من تدور الحالة الاقتصادية لدولة النمساوية وأنها لا تقوى على تحمل نفقات باعطة مهما طلبت من قروض محلية وعارضية (روسية) لتغطية هذه النفقات .

وكانت بريطانيا تعلم أن السلطان يتكلم أكثر بما يفعل، وأن مشروعه هذا مجرد حبر على ورق (١) . أما عن موقف السلطان بالنسبة للثورة المراتية وكذلك الرأي العام التركي ، فكان هناك في الواقع ميل لعراي ، وهاجمت فكرة إعلان عصيان عراي التي كانت تلح عليها إنجلترا (٢) . وأرسل عراي برسائل إلى السلطان يعلن فيها ولاءه وتصميمه على عدم السماح للأجانب بالتدخل في شئون مصر (٣) . وتقدم دوفرين إلى مؤتمر الاستانة في جلسة ٢٦ يولية باقتراح يقضي بمطالبة السلطان بإصدار إعلان يساند فيه الخديوي ويعلن عصيان عراي (٤) . وهاجمت إنجلترا في ذلك ، ووافق السلطان في ١٩ أغسطس ١٨٨٢ على إعلان عصيان عراي (٥) .

وبالنسبة لاستعدادات تركيا الحربية تجهدها قد جهزت سفينتين سرييتين

(1) Dufferin to Granville, 9.8.1882, Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 624.

(٢) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(3) Dufferin to Granville, 26. 7. 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 443.

(4) Ibid : p. 460.

(5) Dufferin to Granville, Const. 9. 8. 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 620.

كجيهن في ٢ أغسطس وتحركتا ليلاً واتجهت أحدهما للدردنيل ثم سالونيك
والثانية إلى سالونيك مباشرة ، وكاتتا محتلتي بالمون والجنود . وكانت هناك
سفن أخرى محملة بالجنود قد أبحرت في ٣ ، ٤ أغسطس متجهة إلى كريت ، وساد
الرأي بأن درويش باشا سيقود الحملة ، فقد أخذ أربعة جنرالات ، آخرين معه ،
وربما اتجه الاسطول إلى رودس أو كريت (١) .

عندئذ أعطت الحكومة البريطانية تعليماتها إلى «سيمور» بعدم السماح للسفن
التركية التي تحمل جنودا والتي من المحتمل وصولها إلى الاسكندرية ، أو ميناء
بور سعيد ، وأن يطلب منها التوجه إلى كريت أو إلى أي مكان آخر . وكانت
هذه الاحتياطات من جانب الحكومة الانجليزية بسبب إصرار العذر الاعظم
على تأكيد اخلاص عراقى وولائه له . وكان يرى أن اعلان عصيان عراقى لامعنى
له ، وأنه لابد أن يؤدي إلى تعقيد الموقف في مصر وأن الباب العالي لم يفكر في
إصدار الاعلان قبل نزول القوات التركية إلى مصر . وقد طلبت إنجلترا من
ألمانيا أن تبذل مساهمتها الودية لاقناع السلطان بإعلان عصيان عراقى (٢) .

واشتركت ألمانيا والنمسا في الضغط على السلطان لتحقيق هذا الغرض . وبذل
السفير الفرنسى كل جهده لاقناع الباب العالي بعدم عقد الاتفاق الحربى مع
انجلترا . واعتقد دوفرين أن هدف فرنسا هو عرقلة إرسال القوات التركية
لمصر (٣) .

(1) Ibid. No. 563. 5.8.1882; Cf. Kamel, Sayed, Op. Cit. p. 309.

(٢) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦١ - ٢٦٢ .

(٣) المرجع السابق ص ٢٦٠ - ٢٦١ .

ولكن انجلترا على أية حال كانت تسهر في إجراءات احتلال القناة في الوقت الذى تشغل فيه المؤتمر وتركيا بالاقتراح: تلو الآخر .

وفى الجلسة المختصة للمؤتمر - وهى الجلسة السادسة عشر - (١) أغسطس، ١٨٨٢ قدم كورتى اقتراحا بتأجيل المؤتمر إلى أجل شهر مسمى ؛ وأن يقوم قادة الاساطيل البحرية بالموقع بتنفيذ الاقتراح الذى يقبضه المؤتمر : -

« Les commandants des forces navales sur les lieux seront chargés par leurs gouvernements respectifs de fixer les règles à établir pour la mise à exécution du projet que la conférence Venait d'adopter » .

ووافق جميع الاعضاء على هذا الاقتراح وتأجلت أعمال المؤتمر (١) وفى نهاية الجلسة السادسة عشر والأخيرة للمؤتمر أصدر قراراً يقضى بأن الحكومات الأوروبية قد توصلت أخيراً إلى اتفاق ودى مؤداه : « أن التسوية النهائية للزمة المصرية لا تتم بغير اشتراك الدول الأوروبية معاً » ، (٢) .

وهكذا اتخذت بريطانيا من مؤتمر الاستانة وسيلة لإحتلال قناة السويس ومصر . فبعد تحقيقها للرحلة الأولى من مخططاتها بضرب واحتلال الاسكندرية لتخفى الهدف الأسمى ، أثارَت المخاوف على قناة السويس ، وتعرضها للاغلاق وإحاطة الملاحة بها من جانب العرايين . وكانت الدبلوماسية البريطانية داخل المؤتمر وعارضة نعطه ومرة فتظاهرت بأنها لاتريد الانفراد بالعمل فى حماية

(1) De Noailles (سفير فرنسا بالاستانة) à Freycinet, 14. 8. 1882, D. D. F. T. 4. No. 509.

(2) Dufferin to Granville, 17. 8. 1882, pp. Egypt 18 (1882) No. I.

قناة السويس وقرضت مشاركة فرنسا لها ثم إيطاليا لإحتلال القناة . وهي تعلم
منبعا تعذر اشتراكهما في العمليات العسكرية في مصر والقناة . وهكذا أصبحت
الدبلوماسية البريطانية في تحقيق هدفها لتتيح الفرصة للأجانب العسكري من تنفيذ
الخطط الحربي السابق وضعه منذ سنوات لتضع يدها على قناة السويس . وكان
لها ما أرادت .

الفصل الثالث

الاحتلال الانجليزي لقناة السويس

- ضرب مدينة الاسكندرية في ١١ يوليو ١٨٨٢ وتناحجه .
- الخطة العسكرية لاحتلال قناة السويس .
- تحركات الاسطول البريطاني لاحتلال القناة .
- موقف دي لسبس من الازمة .

إذا كنا قد ألقينا الضوء في الفصل السابق على النشاط الدبلوماسي لتسجير احتلال قناة السويس فإننا سنتناول هنا بالدراسة التنفيذ العملي للخطة العسكرية التي أعدتها إنجلترا لإحتلال قناة السويس . فعلى حين كان مؤتمر الاستانة يتحرك ببطء ، وبثت الحكومة البريطانية النية للعمل منفردة في مصر . فبعد وصول أساطيل إنجلترا وفرنسا للاسكندرية في مايو ١٨٧٢ ، حاولت السلطات المصرية تدعيم تحصينات الاسكندرية ، فكان رد السلطات البريطانية تعزيز الأسطول البريطاني الراسي في ميناء الاسكندرية (١) . واقترح الاميرال الانجليزي بالاسكندرية دعوة تركيا في الوقت نفسه لإرسال سفينة حربية للاسكندرية وإخطار الدول بذلك (٢) . كما أرسلت ألمانيا السفينة الحربية Habicht (٣) وأرسلت أمريكا السفينة الحربية Lancaster (٤) ؛ وذلك بحجة حماية الرعايا الأجانب بعد الاضرابات التي سادت البلاد خلال شهرى مايو ويونيو ، والذي كان لإنجلترا دور كبير فيه . فقد استولى الأمر على الجالية الأوروبية في مصر بسبب تلك الأحداث ، واتجه معظمهم للاسكندرية حيث كانت في انتظارهم حوالي ٢٥ سفينة تابعة للدول الغربية . وبلغ عدد المسافرين على السفن ١٤ ألف فرد ، واستعد ستة آلاف آخرين للسفر (٥) . وكانت تقارير القنصل الفرنسي في

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٤٣ .

(2) Tissot à Freycinet, 29.5.1882, D.D.F.T. 4. No. 350.

(3) Lord Amthill to Granville, 17.6.1882. Par. p. Egypt.
1 (1882) No: 228.

(4) Consul Bidwell to Granville Par, P. Op. Cit. No 254.

(5) Moorehead, Alan, The white Nile. Penguin Book: London, 1963. p 208

مصر (سنكفكيز) نشهر أيضا إلى إستمرار هجرة الأوربيين من البلاد، وتوقع السفه « عمل بريطاني قريب » بدليل فراغ القنصلية البريطانية من الموظفين، فيما عدا إثنان لتسجيل أسماء الانجليز الذين يرغبون في البقاء بمصر (١).

كذلك بحث كارتريت — القنصل البريطاني بمصر — بتقرير لحكومته بأن هجرة الأوربيين : « The exodus of Europeans » آخذته في الإزدياد الشديد ، لدرجة أن وكلاء الشركة للملاحة البريطانية P&O قد نقلوا مقار مكائتهم إلى الميناء نظراً للضغط الشديد على السفن (٢).

وتذكر الوثائق البريطانية أيضاً أن الجالية اليونانية بالاسكندرية قد إلتامها الدهر نتيجة الأحداث الجارية آنذاك ، وأنهم ينظمون وسائل الدفاع الذاتي، وذلك في حاله نشوب الاضطرابات وتعرضهم للهجوم، وأن الحكومة اليونانية قد أرسلت باثنين من المسكرين للإسكندرية لحاية اليونانيين المقيمين بها في حالة الضرورة (٣).

وراقبت الحكومة البريطانية تطور الأمور في مصر بكل عناية واهتمام، وأرسلت لقائدها البحري (سيمور) الذي كان يرايط بقطاع الأسطول بالاسكندرية ، تطلب منه مراقبة ما تقوم به السلطات الحربية المصرية في هذه المدينة وتدمير المصون .

(1) Sienkiewicz à Ferycinet, Alex 28.6.1882, D.D.F.T. 4. No. 413.

(2) Cartright to Granville, Alex. 29 6.1882. Par. P. Egypt. 17 (1882) No 60

(3) Ford : (سفير انجلترا بأثينا) to Granville, 19.5.1882. Par P. Egypt 8 1882) No. 84.

ومن العجيب حقاً أن يعتبر الانجليز جهود المصريين لتحصين بلادهم عملاً دائماً موجهاً ضدها . وقامت بضرب الاسكندرية يوم ١١ يوليو ١٨٨١ بعد أن دافع أهلها عنها دفاعاً مشهوراً — رغم القوى غير المتكافئة — واضطر المراهيون إلى إتخاذ قاعدة جديدة لهم في كفر الدوار (١) . وكانت الحكومة البريطانية قد بينت النية على ضرب الاسكندرية واحتلال قناة السويس قبل اختلاق مسألة ترميم الحصون ، فوجد في ٢٢ يونيو ١٨٨٢ — أى قبل إنعقاد مؤتمر الاستانة بيوم — دليونو ، سفير إنجلترا بباريس ، يعرض على الحكومة الفرنسية الاشتراك في وسائل حاجلة بقصد حماية قناة السويس . وأرسل فريسنيه رده إلى ديسو ، يخبره بأن قناة السويس غير معرضة للخطر ، وأن شركة القناة ذاتها لا تخشى من شيء سوى تلك الحماية التي يراد فرضها عليها . لأن احتلال قناة السويس قد يؤدي إلى قطع ترعة الاسماعيليه ، ويعرض القناة البحرية نفسها لأعمال عدائية . كما أنه سيتوجب على احتلال القناة بالضرورة إحتلال القاهرة والاسكندرية بل مصر كلها ، وأنه ليس لفرنسا الحق في التدخل العسكري في الوقت الذي دعت فيه دول أوروبا للنشاور في أنسب الحلول للمسألة المصرية ، كما وأن فرنسا لا تسمح لدولة أخرى بالتدخل . وعارض فريسنيه فكرة جرانفيل (٢) .

وكان سيمور قد طلب من الحكومة البريطانية في ٣ يوليو ١٨٨٢ الإذن بضرب بطاريات ميناء الاسكندرية ، وتلى ذلك سلسلة من المناقشات العاصفة بين أعضاء مجلس الوزراء ، وأوضحت الحكومة الفرنسية لإنجلترا أنها إن

(١) محمد مصطفى صفوت : إنجلترا وقناة السويس ص ٧٢ .

(2) Freycinet à Tissot, Paris, 24.6 1888. D. D. F. T. 4, No. 408.

تشترك معها في ضرب الاسكندرية . ورأى كثيرون من أعضاء الوزارة أن
الحرب ستبجعة حملة عسكرية واحتلال مؤقت لمصر . وعلق مارلو على ذلك ،
بأن أحدا لم يسأل أو يستفسر عن مدى تهديد بطاريات طوابق الاسكندرية
للسفن البريطانية ، فيما عدا برايت BRIGHT الذي استقال من الوزارة احتجاجا
على ضرب الاسكندرية . واعتقد مارلو أن برايت قد رأى أن تأمين قناة السويس
هو وحده الذي يدهو إلى الضرب في حالة التهديد (١) . كما اعتقد بعض أعضاء
الوزارة البريطانية وبالأخص جرانفيل أن ضرب الاسكندرية سيؤدي إلى سقوط
هراني واستعادة الحديوي لسلطته (٢) .

وعارضه فرنسا ضرب الاسكندرية ، وأصدرت تعليماتها إلى قائد أسطولها بميناء
الاسكندرية « كونراد » Conorad بالانسحاب والتوجه لميناء بور سعيد إذا
ضربت الحصون (٣) . فقد رفض فرينسيه - في ٥ يوليو - إعطاء الأدميرال
الفرنسي أوامر مماثلة كالتى أعطت للأدميرال الإنجليزي بضرب الاسكندرية
وبالعمليات الحربية . فالحكومة الفرنسية لا تستطيع الاشتراك في إجراءات
هجومية في مصر بدون تصديق البرلمان على ذلك (٤) . واعتقد الإنجليز أن الفرنسيين
يتحينون الفرصة للزول في بور سعيد وأنهم يضمنون الحطط الزحف السريع على
القاهرة ، على حين اكتشف الأدميرال الإنجليزي أن زميله الفرنسي قد أعطاء
معلومات كاذبة عن هدد للدرعات الفرنسية في قناة السويس (٥) .

(1) Marlowe, J. Cromer in Egypt Op. Cit. p. 65.

(2) Ibid. p. 66.

(3) Freycinet à l'Amiral Joured guiberry. Paris, 9.7.1882,
D.D.F.T., 4. No. 438; Cf. Dilke, Op. Cit. T.i. p. 468.

(4) Hippeau, Edmond., Op. Cit., p. 428.

(٥) احمد عبد الرحيم - المساء المصرية ص ٢٥٣ .

ولم يتأثر بسبارك بأحداث ١١ يوليو ، وهاجمت صحف برلين بشدة حروب الإسكندرية ، كذلك احتجّت ألمانيا على « شارلوديلك » الذى أعلن فى مجلس العموم البريطانى أن إنجلترا تتمتع بتأييد ألمانيا والنمسا فى هذا العمل (حروب الاسكندرية) . واشتكى السفير الألمانى فى لندن بذلك يوم ١٦ يوليو . ويذكر شارلوديلك أن السفير الألمانى أنهى « أن التصريحات تحصل للرسائل السرية مستحيلة » :

« Announcements made confidential communication impossible » وأرسل بسبارك شكوى فى ٢٠ يوليو على خطاب « شارلوديلك » للذكور فى البرلمان ، وقد اعترف بعد ذلك « مونستر » Count Münster — سفير ألمانيا بلندن — بأن ألمانيا تعطى بريطانيا « تأييدها المعنوى » ورأى « شارلوديلك » أنه لا يوجد فارق بين التأييد المعنوى والموافقة (١) .

ولم يختلف موقف النمسا عن موقف ألمانيا . وقد تأثرت الحكومة الإنجليزية بقرارها النهائى بإعتبارات أخرى ، فالرأى العام الإنجليزى ، وبخاصة الدوائر التجارية الشديدة الاهتمام بقناة السويس ، كانت شديدة الحماس للتدخل (٢) . هذا وقد أرسلت الحكومة البريطانية قوات من جزيرة قبرص فى ١٧ يوليو (ثلاثة آلاف جندي) عسكريا خارج اسكندرية (٣) .

وباحتلال مدينة الإسكندرية فى ١٥ يوليو ١٨٨٢ تمت المرحلة الأولى من الخطوة الاستراتيجية التالية وهى إحتلال قناة السويس ، فمن طريقها يسهل إحتلال

(1) Dilke, Op. Cit. pp. 470 - 471.

(٢) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٠٢ .

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. Op, Cit. p. 65.

العاصمة. وكانت وزارتي الحرية والبحرية البريطانية قد عقدتا العزم منذ أوائل هذا العام أن يكون الهجوم على مصر من ناحية قناة السويس. وتقرر في أواسط يونيو أن تمهد السبيل لذلك بالرشوة بين يدي للشرق (١) .

وهكذا كانت الاستعدادات العسكرية قد سبقت ضرب الإسكندرية منذ مدة . وفي نوفمبر ١٨٨١ ، كاف جولدسميد (Goldsmid) بأن تجمع المعلومات الخاصة بالجيش المصري والتحصينات القائمة في البلاد . وقد فحص ولز و تشيلدرز ، التقارير التي أرسلها إلى لندن بنهاية حتى يصبح في وسعها إعداد الحملة إذا ما اقتضت الظروف وفي وزارة الحرية كان تشيلدرز قد درس كافة الاحتمالات . وفي ٢٢ يونيو صرح جرانفيل اللورد سينر بأنه لا عفو من التدخل (٢) . وذكر الكولونيل «سبتان» Septan أن وزارة الحرية الإنجليزية رأت منذ ٢٨ يونيو — أي قبل ضرب الإسكندرية — ضرورة إحتلال قناة السويس وأخذت تدرس الوسائل لتحقيق هذا المشروع (٣) .

وفي ٣٠ يونيو ١٨٨٢ نجد تيسو Tissot يرسل إلى فريسليه — وزير خارجية فرنسا — رسالة يخبره فيها بأن الملحق البحري الفرنسي بالبحر قد أخبره بأن هناك نشاطا عسكريا ملحوظا ، وأن هناك حملة عسكرية يقدر عددا أفرادها ما بين ٢٢ ألف إلى ٣٠ ألف فرد تجهز ولا يعرف وجهتها . إلا أن الصحف تحدث عن القناة . وأنه من أجل حماية القناة حماية فعلية يجب احتلال القاهرة (٤) .

(1) Blunt, W.S., Op. Cit. pp. 227, 266.

(٢) أحمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية هامش ص ٢٥٢ .

(٣) الرافعي — الثورة العربية والاحتلال الإنجليزي ص ٣٩٨ — ٩ قلا عن

الكولونيل سبتان — الحملات الانجليزية في افريقية ص ٢٢٨ .

(4) Tissot à Freycinet, Lond. : 0.6.1882. D.D.F 1ère série

T. 4. No. 416.

ويُضخ من رسالة تيسو المذكورة ، إشغال مجلس الوزراء البريطاني في هذه الفترة ، بالإعداد الخطة العسكرية لإحتلال مصر وقتاً السويس . بدليل فضل تيسو في الاتصال بجرانفيل خلال هذه الفترة وإرساله تقريراً بذلك لحكومته (١) وفي تقرير آخر لتيسو — في ٨ يوليو — أوضح الإستعدادات العسكرية في بريطانيا وإستعداد مصانع الأسلحة لإنتاج الذخيرة . وأرسال إنجلترا سبعة آلاف جندي من قوات الهند إلى مالطة وقبرص (٢) .

وفي تقرير آخر للقائم بالأعمال الفرنسي بلندن (D'Aunay) يذكر أن مجلس الوزراء الإنجليزي يهتم مسألة إرسال ٢ ألف جندي إلى قبرص ، ١٥ ألف من إنجلترا و ٥ آلاف من الهند (٣) .

وفي ٢٠ يوليو ١٨٨٢ عقد في وزارة الحرب البريطانية اجتماع عسكري على مستوى عال برئاسة الجنرال واسلي ، حضره مختلف رؤساء إدارات الوزارة ، لبحث خطة الحملة البريطانية لإحتلال مصر ، وتلخصت في احتلال الإسكندرية ، وتحويلها إلى قاعدة رئيسية للعمليات ونقطة تجمع للقوات والمعدات والسفن والقيام من هناك بكل ما يمكن من المناورات الخداعية لخداع القيادة العراقية عن اتجاه التقدم الحقيقي نحو القاهرة ، والذي سيتم عن طريق الإسماعيلية - ٧٥ ميلاً فقط — ويمر بمناطق صحراوية بجوار ترعة الإسماعيلية ولا تعترض سيدها الموانع المائية العديدة الموجودة في الهلتا في فترة الفيضان التي تمتد من شهر أغسطس حتى أكتوبر ، فيما لو سلكت القوات طريق كفر الدوار — القاهرة ،

(1) Ibid.

(2) Tissot à Freycinet, 8.7.1882, D.D.F. 1ère série, T. 4, Mo. 433.

(3) D'Aunay à Freycinet, 20.7.1882, D.D.F. T. 4. No. 466.

والذى يبلغ طوله ١٢٠ ميلا هذا فضلا عما يفره طريق الاقتراب من الإسماعيلية من إمكانيات سهلة لحسف أو مطاردة الفرسان السريعة حتى القاهرة عقب هزيمة القوات المصرية قرب قناة السويس . وأن إحتلال القاهرة بسرعة سيؤدي إلى نهاية مدة الحلة بحكم أنه لن يعطى الفرصة أو الوقت الكافى لإعادة تجميع القوات المصرية الأخرى الموزعة على المواقع والمناطق الأخرى .

لذلك كان من الضروري لنجاح الخطة المذكورة الإستيلاء السريع على بورسعيد والإسماعيلية لتأمين القناة نفسها من أى تخريب وكذلك ترعة الإسماعيلية للحيلولة دون قطع المياه عن بورسعيد والإسماعيلية ، مع الإستيلاء على وصلة السكة الحديد عند نفيشه واصلاح كل تخريب بها لتسيير القطارات المحملة بالمواد وراء الجيش فضلا عن تسيير كل ما يمكن من القوارب فى التركة ، واستكمال الاعمالية تأمين القناة كان من الضروري إحتلال السويس بقوات هندية تبصر من يومهاى . كما تمت الترتيبات لإرسال الخيام والأغصان من قبرص وإنشاء المستشفيات فى مالطة وقبرص . وأعدت الأدمهالية ، فى بريطانيا ٦٩ سفينة نقل من المحطوط التجارية لنقل القوات الرئيسية للحملة ومعداتها من بريطانيا نفسها فضلا عن تأجير خمس سفن أخرى لنقل البغال من نائال إلى مصر ، واستخدام البحريه لسفن الجنود التسعة الخاصة بها والتي كان على خمس منها المعاونة فى نقل القوات البريطانية الموجودة هناك . وقد بلغت جملة القوات الرئيسية للحملة والتي بدأت تبحر من موانى بريطانيا ابتداء من ٢٧ يوليو (١٩١٦) رجلا وقد استكمل وصول هذه القوات كلها تقريبا فى الإسكندرية فى ٢٢ أغسطس ، هذا فضلا عن إرسال الحاميات البريطانية المرافطة فى جبل طارق ومالطة ٧٥٩٢ رجلا للاسكندرية . كما تشكلت القوة المبحرة من الهند فى أغسطس من ٧ سفن نقل من كتيبتين مشاه برطانييتين و ٣ وحدات من فرسان البغال ، و ٥٠٠

مجاهد هندية أخرى وجنود الغام وبلغت جملة هذه القوات ٦٩٣٠ جندياً (١) .
وبلغت جملة قوات الحملة البريطانية على مصر نحو ٣٥ ألف جندي ويؤكد بلنت
أن الجيش الإنجليزي كان يربو على ثلاثين ألف جندي (٢) .

وذكر السفير الإنجليزي بباريس لفريسييه في ١٢ يوليو ١٨٨٢ أن الحكومة
المصرية قد تضرع بعد حوادث الإسكندرية وانتقال الأسطول الفرنسي قديم
ضرب إلى بور سعيد إلى تدمير القناة كخطة حربية ، ولذلك يجب أن يوهز إلى
مؤتمر الاستانة ليوصى إنجلترا وفرنسا باحتلال قناة السويس . وقبل فريسييه
هذا الرأي ، وقال : « إنه مادام لا بد من الحصول على موافقة أعضاء مؤتمر الاستانة
بندب إنجلترا وفرنسا لاحتلال القناة ، فلن يجد صعوبة في الحصول على موافقة
البرلمان الفرنسي على المشاركة في هذا العمل . على أن يضطى بروتوكول التزامه
أى إجراء يقصد به حماية القناة وأن من واجب الدول الكبرى والباب العالي
أن تقترح هذا العمل أو تضمنه وأن يتم على وجه السرعة ، (٣) .
هذا وقد أعطت الدبلوماسية البريطانية هذا الموضوع قدراً كبيراً من العناية

(١) محمود عزمى - أضواء حول معارك الحرب العالمية - بحث منشور بمجلة الطليعة
عدد خامس عن الثورة البريانية - رقم ٩ سبتمبر ١٩٧١ - ص ١٠٠ - ١٠١ نقله عن
مكتاب :

— Williams, Bond, Brian, Victorian Military Campaigns,
the Egyptian Campaign of 1882. • Lond. 1967. pp
251 - 257.

وراجع أيضاً - الرافى - الثورة البريانية ص ٣٩٨ - ٤٠٠ .

(2) Blunt, W.S, Op Cit., p. 399.

(٣) أحمد عبد الرحيم مصطفي - المسألة المصرية ص ٢٦٥ .

فأرسلت إلى ألمانيا بعد ضرب الإسكندرية تخبرها بأن قناة السويس أصبحت مهددة بالاختطاف نتيجة الأحداث المصرية واستقرت من ألمانيا عن الإجراءات التي يمكن أن تتخذها ألمانيا للنوصية بتأمين هذا الممر (١) .

كذلك أرسل د تيسو - سفير فرنسا بلندن - برقية إلى فريسينيه يوم ١٤ يوليو يخبره أن الحكومة البريطانية قد أصدرت أوامرها إلى بعض قطع أسطولها بالتجول في قناة السويس لحماية الملاحة بها ضد أي هجمات ، وأنها قد اتخذت هذا القرار إستجابة لرغبة أغلبية غرف التجارة في بريطانيا . وأن الرأي العام في بريطانيا تأثر بما فيه الكفاية ، وأنه ليس من المستبعد أن تقوم بريطانيا تحت ضغط من الرأي العام باحتلال قناة السويس في حالة مهاجمتها (٢) .

وبناء على هذه البرقية أرسل فريسينيه تعليماته إلى الأدميرال « كورنارد » قائد الأسطول الفرنسي للتواجد في بورسعيد أن يطوف بدورة في قناة السويس لحماية حركة المرور بها (٣) .

وصدرت التعليمات للجنرال د واسلي ، قائد الحملة في ٦ يوليو - بمناذرة لندن - بعد دراسة خطة الغزو بطبيعة الحال - والابحار إلى جزيرة قبرص على رأس قوة حربية باعتبارها مقدمة للحملة . وكان عليه البقاء بجزيرة قبرص لحين صدور تعليمات أخرى إليه بالابحار إلى منطقة قناة السويس .

(1) Courcel à Freycinet; Berlin, 13.7.1882, D.D.F, 1882 série T. IV, No, 445, p. 420.

(2) Tissot à Freycinet, Lond. 14.7.1882, D.D.F. ibid. No. 449, p. 422.

(3) Freycinet à Tissot; Paris, 15.7.1882, D.D.F. Ibid No. 450, p. 422.

وكان الأسطول البريطاني في البحر المتوسط والبحر الأحمر على أهبة الاستعداد. وأعطيت التعليمات للأسطولين بالبقاء قريباً من قناة السويس خلال شهرى مايو ويونيه ١٨٨٢ (١). بدء وصول القوات البريطانية إلى منطقة قناة السويس في وقت مبكر قبل احتلال مدينة الاسكندرية ، وحتى لا تتمكن القوات المصرية من أحداث أى تخريب بمنطقة القناة. فقد أرسلت وزارة الحربية بتعليمات إلى سيمور في ٥ يوليو ١٨٨٢ بسرعة إرسال سفينة حربية إلى بورسعيد بحجة حماية الرعايا البريطانيين (٢).

وفي نفس الوقت حذرت الحكومة قناصلها في بورسعيد والسويس (٦ يوليو ١٨٨٢) باتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية أنفسهم في هذه الأماكن ، وذلك بعد اجراءات محاصرة الاسكندرية والتمهيد باستخدام القوة عند الحاجة (٣). وبعد احتلال مدينة الإسكندرية في ١٥ يوليو ١٨٨٢ ، أخذت تتوافد على الاسكندرية جموع غفيرة من السكان الأوروبيين . ورأى كارترايت ، Cartwright (الذى ناب عن مالت عند غيابه عن مصر) أنه من الضروري اتخاذ الإحتياطات الشديدة لضمان أمن القوات البريطانية للخدمة التي أخذت في النزول للاسكندرية ، يوماً بعد يوم . كذلك أخذت قطع الأسطول البريطاني

(١) من تحركات الأسطول البريطاني في البحرين المتوسط والأحمر راجع الوثائق البريطانية :

Parl. P. Egypt 1 (1882).

(2) The secretary to the Admiralty, 5.7.1882, Parl P. Egypt 17 (1882) No 133.

(3) Granville to Cartwright, 6 7.1882, Par. p Egypt. 17 (1882) No. 104; 156.

توافد على ميناء الإسكندرية . ووصله جارت ولسل ، قائد الحملة ، إلى الإسكندرية في ١٥ أغسطس على السفينة Calabria (١)

هذا وكانت قد صدرت تعليمات — في ٩ يوليو — إلى القنصل البريطاني في بورسعيد واليس (J. F. Wallis) بتحذير الرعايا البريطانيين في بورسعيد بأن يرحلوا عن المدينة . وفي صباح اليوم التالي سارع عدد كبير من الرعايا البريطانيين والفرنسيين والإيطاليين والألمان واليونان والأستراليين بالاحتكام إلى السفن الموجودة في الميناء . وانتشرت إشاعة بأن القوات الموجودة بدمياط قد صدرت إليها الأوامر بالحرب ، وساد الزعر بالمدينة فأصدر محافظ بورسعيد منشوراً لفتناصل يؤكد لهم فيه أنه لا خطر البته . وفي يوم ١١ يوليو عندما ضربت الإسكندرية ظل اللاجئون في بورسعيد عثمانيين على ظهر السفن بالميناء . وقامت السفينة الحربية البريطانية « ايريس » Iris والمتواجدة بالميناء تقوم بدور الحراسة خلال هذه الفترة . وكانت السفينة الحربية المصرية سنجاً قد وصلت ميناء بورسعيد قبل يومين من ضرب الإسكندرية ورسست هذه السفينة بالميناء في مواجهة السفينة الحربية البريطانية « ايريس » لمراقبة تحركاتها . وكانت مدافع كل منهما مصوبة ناحية الأخرى ، وكان الأدميرال د سيمور ، قائد السفينة الحربية المصرية بسبب الضوضاء التي يثيرها البحارة المصريون أثناء أجرله لتدريباتهم اليومية على السفينة . فهدده بأنه إذا لم يكفوا عن ذلك فسيفأسر السفينة أو يفرقها . وأذن قائد السفينة المصرية إزاء تهديدات د سيمور ، (٢) وقامت بريطانيا بتميز القوة البحرية الموجودة ببورسعيد فوصلت السفينة

(1) Royle, Op. Cit., Vol. I. pp. 237-238.

(2) Ibid. p 241 - 4.

البريطانية Penelope بقيادة الأدميرال هوسكنز ، وفي ١٤ يوليو بدأت بعض القطع الحربية البريطانية عبور القناة ، وفي نفس الوقت صدرت تعليمات للأسطول الفرنسي في ١٥ يوليو باقتفاء أثر الأسطول البريطاني في عبور قناة السويس ، وانجبت المدمرة البريطانية « Orion » وهي من كبرى سفن الأسطول البريطاني — بقيادة « ريتزروي » « Ritz - Roy » - من الاسكندرية إلى بورسعيد في طريقها للتمركز في بحيرة التمساح بالإسماعيلية ، فوصلت بورسعيد يوم ٢٦ يوليو وعندما طلبت دخول القناة احتجت ساطات شركة قناة السويس لذلك ، ودخلت القناة وتوقفت عند القنطرة حيث كانت التعلبات التي لدى « ريتزروي » ، قطع السلك التلغرافي الذي يربط القاهرة بالقسطنطينية ويمر بالقنطرة ولكن وسمته تعليمات أخرى من هوسكنز ، Hoskins تلغى تعليمات قطع الكابل المذكور ، فواصلت السفينة Orion رحلتها حتى وصلت إلى الاسماعيلية في يوم ٢٧ يوليو ، وألقت غناطينها ببويرة التمساح على بعد ٨٠ ياردة من مدينة الاسماعيلية (١) ، هذا وكانت وزارة البحرية قد أبرقت إلى قائد الأسطول بالإسكندرية « ديمور » في ٢٢ يوليو بأن يتوجه إلى بورسعيد وجاء بالبرقية : « ربما يكون ضروريا احتلال بورسعيد والإسماعيلية في الحال ويجب أن يكون الأدميرال هوسكنز مستعدا لمصاحبة السفينة الحربية Penelope في اتجاه الإسماعيلية . وضرورة وجود قوات كافية لإحتلال بورسعيد . وعليك تقديم تقرير عاجل عن القوات اللازمة لإحتلال نفيسة . وأن تصدر التعليمات للأدميرال هوسكنز ، بأن الاستعدادات المصرية في قلعة الجبل تهدد بورسعيد ويجب إبلاغ القائد المصري أنه إذا لم يتم إخلاؤها فسيتم تدميرها . وعليك أن ترسل

(1) Royle, Ch. Op. Cit., Vol. I. pp 241 - 243.

سفناً لتدميرها ، (١) .

ولقد لجأ محافظ بور سعيد ونائبه في ٢٨ يوليو خوفاً على حياتهما إلى إحدى السفن البريطانية بالميناء (Poonah) . وكانت التعليمات قد صدرت لإحدى السفن الألمانية Move في ٢٩ يوليو بالقيام بدور الحراسة في القناة . وأبرق الأدميرال د هوسكنز ، إلى الأدميرال الفرنسي في بور سعيد في يوم ٢١ يوليو بتأجيل العمل . وأرسلت التعليمات للسفينة الحربية الفرنسية Thetis بمغادرة الإسماعيلية ، ومراعاة الحياد العارم (٢) .

وكان على الأدميرال د هوسكنز ، - بناء على التعليمات الصادرة إليه في ٣ أغسطس أن يقرر حمايته في قناة السويس على المحافظة على الوضع - مع الراهن « Status quo » ، ولا يقوم بعمليات أنزال بحري ، اللهم إلا في حالة حاجة الرعايا البريطانيين . أو عند أي محاولة لصد قناة السويس ، عندئذ يستطيع سيمور التصرف . وهذا التحفظ الذي أخطر به سيمور ، كان مؤقناً وللاطوارء بالنسبة للعمليات الحربية المستقبلية وأخذت القطع البحرية البريطانية تند لبور سعيد يوم ٥ أغسطس والأيام التالية (٣) .

وترددت في هذه الفترة ألباء عن مشروع لدى الإنجليز بإرسال قوات من الهند تمر عبر قناة السويس حتى الإسماعيلية (٤) .

(1) Grauville to Lyons, 22.7.1882. Parl. p Egypt 17 (1882) No. 382.

(2) Royle, Op Cit

(3) Ibid. pp. 243 - 4.

(4) De Vorge a M. Decrais (مديرية الشؤون السياسية) , Port Said, 21.7.1882. D.D.F.T. 4. No. 468

وعند السويس - المدخل الجنوبي لقناة السويس - كانت بريطانيا قد وضعت
الخطوة لإحتلالها قبل أى نقطة على القناة . أرسل القنصل البريطانى بمدينة السويس
« وست » West تقريراً عن الحالة هناك إلى لورد جرايفيل يقول ماملخصة :
« لقد لجأ البريطانيون المقيمون بالسويس إلى الإحتباء بالسفن وكانوا يعيشون
في قلن على ظهر القوارب . ووصلت سفينة جلالة الملكة في ٢٩ يوليو ، وكان
قائد الاسطول البريطانى فى القطاع الجنوبى « ويليام هويت » William Hewett
قد وصل للسويس فى ٢ أغسطس بقيادة سبعة قطع بحرية . ويذكر القنصل
البريطانى أنه قد توجه بصحبة « هنرى جيبسون » Henry C. Gibson لتسليم
محافظ المدينة بلاغاً بأن القوات البريطانية قد احتلت المكان (السويس) ولم
يقاوم هذا الاحتلال من الجند الموجودين هناك . وقد تم احتلال السويس
بعشاء الاسطول فى ٢ أغسطس ١٨٨٢ وكان عددهم ٥٠٠ فرد ، وانسحبت القوات
المصرية الموجودة بالسويس (١) .

وبذلك تم اغلاق المدخل الجنوبى لقناة السويس . وقد أثار احتلال الإنجليز
لمدينة السويس الرأى العام الفرنسى ، فأعلنت صحيفة « لاسيكل » Le Siécle
أن الإنجليز نزلوا على القناة كالأموص كما ندعت صحيفة « Le Télégraphe »
بأعمال الاموصية التى اقترحت فى مصر كما كانت لهجة الصحف النمساوية تنم عن
العداء الشديد (٢) .

وكان مكتب « التلغراف » بالمدينة مازال فى أيدى رجال عربى ، ثم توافدت
قطعتان بحريتان أخريان لبحيرة التمساح بالإسماعيلية فى ٢٩ يوليو (٣) .

(1) Consul-West to Granville., Suez, 7.8 1882, Parl. P. Egypt
٤7 (1882) No. 676

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٧٥ .

(3) Royle, Op. Cit. pp. 244-5.

ووصلت قوات مصرية إلى بلدة « نفيشه » في ٢ أغسطس وقدر عددها بحوالى ٨٠٠ جندي ، ورايأت خارج محطة السكة الحديد . وهرّب محافظ الإسماعيلية ملتجئاً للسفينة البريطانية « أوريون » في ٤ أغسطس وطلب منهم الحماية وذكر لهم أن عرابي قد استدعاه للقاهرة ، وأن محافظاً آخر سيحل محله (١) . وقامت وزارة الخارجية البريطانية ، بتريراً لعملياتها العسكرية لإحتلال قناة السويس ، بإرسال تعليماتها في ١٤ أغسطس ١٨٨٢ إلى جميع ممثليها الدبلوماسيين بالخارج وإلى إدارة شركة قناة السويس (أرسلت بتاريخ ٢٢ أغسطس) عن العمليات الحربية التي على وشك الوقوع في مصر ، وأن هذه الإجراءات العسكرية ستؤخذ بناء على سلطة الخديوي بإتزال قوة عسكرية على ضفتي قناة السويس . وأن المواد ٩ ، ١٠ ، ١١ من اتفاق الخديوي والشركة (٢٢ فبراير ١٨٦٦) تحفظ للخديوي حق الدفاع عن قناة السويس . وبناء على ذلك فقد شغل قادة الأسطول البريطاني في بورسعيد والسويس بإحتلال الأماكن الحيوية لضمان حرية الملاحة في القناة وحماية مدن وسكان قنساء السويس . كما منحوا السلطة بحرمان قوات عرابي من استخدام خط السكة الحديد فيما بين الإسماعيلية والسويس وقد تم إحتلال مدينة السويس الواقعة خارج منطقة قناة السويس . ونصّح جرانفيل شركة قناة السويس بتقديم المساعدة وتسهيل نقل القوات البريطانية عبر قناة السويس ، وأن أي عمل خلاف ذلك سيهدد بمشاة معارضة لسلطة الخديوي وستقع المسئولية عندئذ على عاتق الشركة أو أي من مستخدميها إذا قاموا بمعارضة تنفيذ أوامر الخديوي (٢) . وكان الخديوي قد أصدر إعلاناً (في

(1) Ibid, p 245.

(2) Granville aux Directeurs du Canal de Suez, 14.8.1882,

١٥ أغسطس ١٨٨٢) بالساحل القدرات البريطانية باحتلال القناة (١) .
وفي ١٧ أغسطس ١٨٨٢ تم استدعاء د ريتز — روى ، لبور سعيد حيث تم
عقد مجلس حرب ، ثم عاد إلى الإسماعيلية ثانية في اليوم التالي . وأخذت قطع
الأسطول البريطاني المتواجدة ببجيرة التماسيح بالإسماعيلية تجهز نفسها ، فقامت
إحدى القطع بتقدير المسافة حتى مدسكرو نفيسة ، استعدادا لساعة الصفر (٢) .
وفي ١٩ أغسطس انجهدت بعض قطع الأسطول البريطاني لشرق الإسكندرية ،
وكانت تتكون من ٨ بوارج و ١٨ سفينة بقيادة د سيمور ، وقد أحبطت
وجبة الحملة الحقيقية بنطاق كبير من السرعة . وكان د جارنر ولسلي ، على
إحدى هذه القطع البحرية . وظهر الأسطول البريطاني في خليج أبي قير على أساس
أنه مكان الهجوم ، وكان ظهور الأسطول هناك في الثالثة والنصف بعد الظهر .
وطبقا لخطة التمهيد للموضوعة ظهر الجنود واقتربوا كثيرا من الشاطئ ،
وأخذوا أوضاع الاستعداد ، وأعطيت كل التسهيلات لمراسل الصحف للحصول
على تفصيلات الموقف في أبي قير بدون إثارة أى شكوك . ونجحت الخطة تماما
ليس فقط بالنسبة لإيهام الأوربيين بل وعربان وزملائه أيضاً . وأخذت طوابق
أبي قير تستعد متوقعة أن يطلق الأسطول البريطاني مدافعه في أى لحظة . وبمجرد
سدور الظلام سارع الأسطول بالتوجه شرقاً نجاه بورسعيد بأقصى سرعة ، كنه
وفي صباح اليوم التالي (٢٠ أغسطس) وصل الأسطول لبور سعيد (٣) .
وقد فاجأ حشاة الأسطول حامية بورسعيد ، وتم احتلال مدينة بورسعيد في ٢٠

(1) Malet to Granville, 15.8.1882, Parl. P. Egypt 17 (1882)
No. 668.

(2) Royle, Op Cit. pp. 245 246.

(3) Marlowe, J., Cromer in Egypt. p. 68,

أغسطس ١٨٨٢ . وكذلك الاسماعيلية ثم احتلالها مساء ٢٠ أغسطس ١٨٨٢ وبذلك أصبحت القناة كلها في قبضة القوات البريطانية (١) .

أما بالنسبة لموقف دى لسبس من تلك الأخطار التي أخذت تهدد قناة السويس ، فقد اتضح منذ اليوم التالي لإنقاذ مؤتمر الاسنانة ، وذلك عندما صرت إشاعة عن احتمال إرسال قوات بريطانية إلى بور سعيد . فأدى ذلك إلى تقوية استعدادات المقاومة فيها ، وقيل إن لدى عراقي حوالي ٣٠ ألف من رجال القبائل العربية الذين تجمعوا قرب قناة السويس ، التي وضعت الانقسام عند مداخلها ، وأن عراقي سيهجرها في حالة اقتراب الأساطيل (٢) .

وعلى ما يبدو فإن دى لسبس قد تأثر بتلك الشائعات التي أعقبت إنقاذ مؤتمر الاسنانة ، فأبرق دى لسبس من باريس إلى راجب باشا — رئيس الوزارة المصرية — في ٢٤ يونيو يخبره بأن هناك شائعات في أوروبا حول الأخطار المحيطة بأمن وسلامة حرية المرور في قناة السويس وأكد دى لسبس في برقيته ؛ بحكمة وتمثل الحكومة المصرية ، وأنه لم يصدق هذا الخبر (٣) .

ورد راجب باشا على رسالة دى لسبس في ٢٥ يونيو ، بأن تلك الشائعات المنوّه عنها إنما هي محض اختلاق ، وشكره على تكذيبه لها ، وأضاف أن حكومة الخديوي تعترف أن من واجبها المحافظة على الهدوء في البلاد بشكل عام وفي قناة السويس بشكل خاص . وأكد له أنه لا يوجد شيء يهدد أمن وسلامة القناة :

(1) Royle, Ibid. pp. 260 262.

(٢) أحمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٣٠ . نقله عن دار الوثائق البريطانية .

(3) Freycinet à Tisot, 24.6.1882, D.D.F.T. 4. No. 408;
Cf. Voisin Op. Cit. T. 3. p. 179.

« que rien en troublera la securité de votre oeuvre » (١) .

كذلك أرسل الخديوي توفيق يفكر دى لسبس على رسالته (٢) .

وأبرق فيكتور دى لسبس إلى شركة قناة السويس يباريس (في ٢٩ يولييه) يستفسر منها عما إذا كان هناك عمل أوروبي على وشك الحدوث من عدمه حتى يمكن تأمين سلامة الأفراد . وذكر فيكتور في برقيته أنه قد وردت برقية من لندن إلى مدير أراضي الدولة ، بإحتمال حدوث إنزال ضخم وإحتمال احتلال القناة (٣) . وبناء على ذلك استفسر دى لسبس من « ستاندون » المصو البريطاني بمجلس إدارة شركة القناة — عما إذا كانت إنجلترا ستقوم بهذا العمل . ورد دى لسبس على ابنه فيكتور ، بأنه لا يعتقد بوجود قرارات بهذا الشكل ، (٤) .

وبناء على تطور الأحداث سارع دى لسبس إلى لندن في أول يوليو ١٨٨٢ . وقد أورد « شارلويك » ، خبر وصوله إلى لندن في مذكراته وذكر أنه تقابل مع دى لسبس في نادي « كوبدن » Cobden club ودار الحديث بينهما عن أحداث مصر ، فأخبره « ديوك » بأنه قد قُتل ثمانية بريطانيين بالإسكندرية ولا بد من حفظ النظام في مصر . وعندما أحس ديوك أن دى لسبس سيتحدث في النادي عن الأحداث في مصر ، هددته بأنه إذا تحدث عن هذا الموضوع فسيعلق عليه ، وسيثير الحاضرين ضده . وغضب دى لسبس لذلك ، خاصة وأن دى لسبس كان مستعداً لإلقاء خطاب وكانت في جيبه ورقة معدة لهذا

(1) Voisin Op. Cit. p. 179.

(2) Ibid.

(3) Victor de lesseps à la compagnie de suex, Ismailia, 29 6.1882, D.D.F.T: 4. No. 414

(4) D.D.F. Op. Cit. p. No. 415., footnote No. 5 p. 390. . .

الغرض ، وأخبره ، ديلك ، أن من قوانين النادي هدم إثارة موضوعات سياسية مثيرة للجدل . وعرض دى لسبس عليه برفقه وردت له من ابنه بالإسماعيلية توضيح أنه لا توجد أى أخطار فى مصر ، مالم يحدث تدخل مسلح ، وسيؤدى هذا التدخل المسلح إذا حدث إلى هدم القناة (١) .

ثم تقابل دى لسبس مع جلادستون يوم ، ١ يوليو ١٨٨٢ . ولم يرد لنا ما دار بينهما من حديث ، إلا أن « شارل ديلك » يذكر بأنه قد علم بعد ذلك من جلادستون أن دى لسبس قد حصل على وعد من عرابى بالسباح لأشوق ترعة للبياه العذبة الذى بدون دفع لهذا الامتياز (٢) .

وكانت رحلة دى لسبس هذه إلى لندن تهدف إلى مقاومة الاحتلال الانجليزى المنتظر للقناة . وكان من نتائج جهود دى لسبس أن ألحق لورد جرانفيل بإشاره حذره جديداً ، ولكنها واضحة بما فيه الكفاية ، للأثر الذى تركته تصريحات وجهود دى لسبس على قرارات الحكومة الفرنسية الأخيرة وأيضا على مركزها الحالى (٣) .

وقبل ضرب الاسكندرية بيوم - ١٠ يوليو - أصدر الادميرال سيمور تعليماته إلى السفن البريطانية المتواجدة ببور سعيد والسويس ، والتي بلغ عددها إحدى عشر سفينة ، بعدم عبور قناة السويس . وعلى الفور قام قائد السفينة البريطانية Iris بتحذير السفن البريطانية بميناء بور سعيد ، بعدم العبور خشية

(1) Tuckwell Gwynn, Life of Charles Dilke, Op. Cit. P: T.

1. P. 464; Cf. Par. P. Egypt 17 (1882) No. 70.

(2) Tuckwell, Op. Cit. p. 265.

(3) Tissot à Freycinet, Lond. 3:7, 1882, D.D.F, 1ère série:

T. 4. No: 422.

العمل العدائى الذى سيترتب على طرب مدينة الاسكندرية فى اليوم التالى . وقد احتج فيكتور دى لسبس باسم شركة قناة السويس إزاء هذا الخرق المصرح لحياد القناة (مادة ١٤ من عقد الامتياز) (١) .

وأرسل دى لسبس فى الوقت نفسه إلى السفير البريطانى بباريس (١٠ يوليو) وأيضاً إلى ممثل الدول الكبرى يحذرها لتفادى الاضطراب التى قد تلحق بقتناء السويس . وينصح فيها كل دولة تهتم بحرية المرور بقناة السويس أن ترسل سفينة حربية للمراقبة عند بور سعيد . وأوضح أنه يحرم القيام بأى عمل حربي أو أى مظاهرة حربية عند مدخل القناة أو شواطئها ، وأن حيده هذه القناة ، قد تقررت فى الإمتياز الممنوح للشركة (مادة ١٤) وأن هذا الحياد قد أحترم فى الحرب والفرنسية-البروسية ، وكذلك الحرب الروسية التركية (١٨٧٧) (٢) . وقد اتخذ دى لسبس هذا الموقف عندما طلب القائد البحرى الانجليزى الم رابط فى بور سعيد ارسال سفن حربية للمراقبة فى قناة السويس . وامتنع مدير الشركة عن إجابة هذا الطلب خوفاً من العواقب التى قد تترتب عليه من إنفراد انجلترا بحقوق فى القناة لا نكون للدول الاخرى وقد وافق مجلس إدارة الشركة على ما قام به مديرها على أساس أن الشركة مشروع تجارى مصرى قبل كل شئ ، ولذا لا يجب أن تربك نفسها فى عمليات سياسية أو حربية (٣) .

وأما كيف صدرت التعليمات لقطع الاسطولين البريطانى والفرنسى فى

(1) De Vorges (اتصل فرنسا بهمر) à Freycinet, Alex. 13.7.1882; D.D.F.T. 4, No. 446.

(2) Lyons to Granville, 10 7 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 196; Cf. Royle., Op. Cit. pp. 247 - 248.

(3) Roux, Ch., Op. Cit. T. 2, p. 71.

١٤ ، ١٥ يوليو ١٨٨٢ بعبور قناة السويس لضمان أمنها وحركة الملاحة بها من التخليق .

وقد أبرق كارتريت إلى جرانفيل يخبره بوصول دي لسبس إلى الإسكندرية يوم ١٩ يوليو ١٨٨٢ مصطحباً معه ابنه فيكتور ، وأنه قد قابل الخديوي ، ولم يتحدث كثيراً عن الموقف السياسي ، ولكن مجيئه إلى مصر حثيثاً في نظر كارتريت : « من سوء الحظ » (١) .

هذا وقد تقابل دي لسبس بمد وصوله الإسكندرية بالخديوي توفيق الذي صرح له بأن عرابي هو « أداة الباب العالي التي ستمضي على آخر خلفاء محمد علي وأنه انتصار للإسلام على المسيحية ، ومن الضروري حماية قناة السويس ضد التوايا السيئة الواضحة لعرابي » :

« Arabi Pacha est l'instrument de Porte qui veut la fin de la dynastie de Méhémet Ali et la victoire de l'Islamisme sur les chrétiens » (٢) .

وفي نفس اليوم (١٩ يوليو) نجد القائد البحري البريطاني في بور سعيد يبرق لحكومته بأن الأحداث خطيرة ، وأن عرابي قد دعى كل المسلمين للثورة . وطلب من الحكومة الفرنسية في مثل هذه الظروف لإعطاء الأدميرال الفرنسي تعليمات بالبرق ليكون على حذر (٣) .

(1) De Vorges à Freycinet, 19.7.1882, D.D.F. 1ère série T. 4. 458 (footnote):

(2) De Vorges à Freycinet, D.D.F. Op. Cit. No. 458.

(3) Lord Lyons à Freycinet, Paris 19.7.1882, D.D.F. T. 4, No. 461.

من هذا يتضح أن توفيق باشا شارك إدهادات فرنسا وانجلترا في هذه الأمور التي نادى بها وردّها بعض كتاب الغرب والتي تقول بأن الثورة العربية هي : « ثورة دينية تعصبية » .

وطلب دى لسبس من « دى فورج » — القائم بالأعمال الفرنسي في مصر — أن يعبر فريسييه برأيه وهو : « ألا تشارك فرنسا انجلترا في أي عمل ضد عربي » (١) . وكان من رأى دى فورج إرسال قوة بحرية فرنسية إلى الاسماعيلية (٢) . ومكث دى لسبس في مصر في الفترة من ١٩ يوليو حتى ٢٧ أغسطس ١٨٨٢ ، حيث غادرها إلى باريس وبصحبه فكتور جيكار M. Jules Gaicard مدير التحركات السابق بالشركة (٣) .

واتجه دى لسبس بعد ذلك إلى بور سعيد فوصلها في ٢١ يوليو ومنها إلى الإسماعيلية فوصلها في ٢٥ يوليو عن طريق القناة . وذكر دى لسبس أنه وجد سكان بور سعيد ، (الأهالي والأوربيين على السواء) فزعين من مسألة احتمال نزول القوات البرية ودعى دى لسبس إلى اجتماع مع الأهالي والعلماء والأشراف لطمانتهم وبعد ذلك تلقى دى لسبس من حراي البرقية التالية : « نشكركم لما قمت به من منع نزول القوات الأجنبية في بور سعيد وجهودك الخاصة بطمأنينة الأهالي والأجانب على السواء ولحشهم على البقاء — توقيعه وزير الحربية والبحرية » (٤) .

(1) «... de ne pas se joindre aux anglais contre Arabi ».

De Vorges à Freycinet, 19. 7 1882. D. D. F. T. 4. No. 458.

(2) Ibid.

(3) Voisin-Bey, Op. Cit. T. 3. p. 193.

(4) Bulletin Décadaire, No. 382, 2.8.1882. p. 133.

وكان دى لسبس يبلغ من العمر آنذاك ٧٧ عاماً، عندما وفد إلى مصر في هذه الرحلة الحزينة لتأكيد حياد قناة السويس . ولكنه لم يجد للمساندة القعالة من الحكومة الفرنسية كما سئى (١) . وكان دى لسبس قد أبرق إلى فريسينيه يوم ٢٢ يوليو من الإسماعيلية مؤكداً له أمر حياد قناة السويس . وأعطيت أيضاً التأشيرات بذلك من قواد السفن الفرنسية المارطة ببور سعيد والسويس والإسماعيلية (٢) . وعاد دى لسبس فأكد لفرسينيه في برقية بعث بها يوم ٢٦ يوليو من بور سعيد بأن حياد القناة تام وآمن . وفي نفس الوقت بعث فرسينيه إلى القائم بالأعمال الفرنسي بمصر دى فورج ، De Vorges يخبره بأن أى إزال للقوات غير ضرورى سيقرب عليه نتائج خطيرة سالياً ، فالقناة آمنة وحيادها محترمه الجميع . وطلب منه ارسال تعليماته لقادة السفن الحربية الفرنسية للتواجد في كل من بور سعيد والإسماعيلية والسويس كي تباهه أولاً بأول بالوضع ، حتى يستطيع الحكم على الموقف في القناة ومدانها (٣) .

كذلك بعث دى لسبس إلى ابنه شارل بياريس برقية في ٢٦ يوليو يذكر له أن الأدميرال البريطاني قد صرح له بأنه لن ينزل قواته قبل القوات الفرنسية ، وأن الإنزال قد يترتب عليه تخريب بور سعيد ، وبناء على ذلك أكد دى لسبس للسكان العرب ذلك . وأقسم أمام مجلس العلماء والإشراف بأنه : « ان ينزل فرنسى واحد طالما أنا موجود هنا وأنى سأضمن هدوء وحياد قناتنا العالمية

(1) Marlowe, the Making of Suez p. 319.

(2) Freycinet à D'Aunay (العالم بالأعمال الفرنسي بائندل) 23.7.1882 D.D.F. T. 4. No. 70. Footnote p. 445.

(3) Freycinet à M. De Vorges, Paris. 26.7.1882, D.D. F. Op. Cit. No. 476 Footnote. p. 451.

وأن حكومه بلدى لن تشكر لى ، (١) .

وأكد دى لسبس بعد ذلك بثلاثة أيام - فى برقية لابنه شارل بباريس - عدم وجود جندى مصرى واحد بالإسماعيلية ، فلا خوف إذن من التهديد بإحتلال القناة .

وأنه لا يوجد بالمدينة سوى رئيس البوليس الوطنى وبعض الوكلاء . وسكان المدينة وهم موظفى الشركة وغالبيتهم وسيجندنا الغزاة حول من السلاح ، (٢) .

وقف دى لسبس يمارض بشدة قيام بريطانيا بالدفاع عن قناة السويس ، وأعلن أن عرابي يحترم حياد القناة طالما لم تستغلها دولة أخرى معادية لأهدافها وخطاتها البعيدة . وكان دى لسبس يتحدث عن عرابي باحترام وتقدير (٣) .

ويذكر فوزان بك ، أن دى لسبس قد بعث برسالة إلى إدارة الشركة بباريس فى ٢٦ يوليو ١٨٨٢ يذكر فيها أنه قد تم وضع رؤساء قبائل المناطق الشرقية فيما بين قناة السويس والنيل تحت تصرف دى لسبس ، حيث قد أوصاهم عرابي بطاعة دى لسبس . واقترح دى لسبس على قائد البارجة الحربية الانجليزية أن يقوم بنفسه بتطهير فرسه الحصى بتأكد شخصيا من استقرار وأمن ضواحي الإسماعيلية وعدم وجود قوات مصرية بها . كما ذكر دى لسبس بأن الانجليز وحدهم هم الذين يهددون حياد القناة لقيامهم بدور بوليس القناة بدون تصريح (٤) .

(1) Royle, Op. Cit. pp. ١52-3

(2) De Lesseps to Charles, Ismailia, 29.7.1882, Par. P. Egypt No. 17 (1882) Inclosure in No. 520. p. 265

(3) British Suez Canal Directors to Granville; Paris.

31. 7. 1882, Par. P. Egypt 17 (1882) Enclosure in No. 530.

(4) Voisin Bey, Op. Cit. T. 3. p. 183.

أنظر نفس الرسالة فى :

Bulletin Décadaire, No. 382, 28 1882, pp 133 134,

لم يرق احتجاج دى لسبس للأعضاء الانجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس وهم : (ستوكس وولسون وستاندون) فهم لم يقفوا مكتوفى الأيدى أمام حجج دى لسبس التى تبرر موقفه من ضرورة احترام انجلترا لحياة القناة . فأعلنوا أنهم لا يستطيعون الثقة فى نوايا عرابى باشا ولا فى احترامه لحياة قناة السويس بل ان عرابى ينوى الاضرار بتجارة انجلترا بوقف حركة المرور بقناة السويس ، ومهاجمة السفن البريطانية المارة بها . كذلك لا يمكن الاعتماد على وعوده فى المستقبل . ثم كرروا حججهم بأهمية قناة السويس للتجارة البريطانية عن أى بلد آخر . وعالوا دخول السفن الحربية البريطانية قناة السويس ليس إلا لهدره الخطر . وأنه من الجهد القيام بهذا الاجراء الآن بإسم الحديوى وحكومته الشرعية ضد الجيش الثائر ، وأن هدف انجلترا هو حماية الأمن والنظام فى مصر وأيضاً حماية الساطة الشرعية للبلاد ، وأن خطة انجلترا تهدف مصلحة القناة لا الاعتداء عليها (١) .

وأحست حكومة انجلترا بالقلق من جسراء معارضة دى لسبس الشديدة لانجلترا ، وأرسلت إلى حكومة فرنسا تستفسر عنها عما إذا كان دى لسبس لديه سلطة التحدث أو العمل باسم الحكومة الفرنسية ، وطلبت الرد بسرعة قبل أن ينفذ « فريسينيه » يديه كاية من الحكم (٢) . وكان ذلك غداة سقوط وزارة فريسينيه .

ورد فريسينيه بأن دى لسبس لم يحصل على أى تفويض من الحكومة الفرنسية

(1) Parl. P. Op. Cit. No. 530.

(2) Lyons à Freycinet, 31.7.1882, D D.F. Op Cit., No. 492.
p. 468.

وعلى ذلك لا يمكن ارتباطه بالحكومة (١). وفي نفس اليوم صدرت التعليمات (٣١ يوليو) للادميرال الفرنسي بورسميد أن يلتزم الحياد التام وأن يتمتع من إرسال السفن عبر قناة السويس وعودة السفينة الحربية الفرنسية Thetis إلى بورسميد والسفينة Alma إلى أثينا (٢).

وفي الرابع من أغسطس، كتب قائد الأسطول البريطاني في بورسميد لدى لسبس يخبره أنه قد قرر رغم احتجاجاته (أي لدى لسبس) اتخاذ الإجراءات الضرورية لاحتلال قناة السويس ولكن لدى لسبس عارض أى عمليات حربية بالقناة (٣). وقد توجه لدى لسبس في نفس اليوم إلى قائد السفينة الحربية البريطانية Orion والتواحدة بالاسماعيلية، مصطحبا معه ابنه فيكتور، ليحتج بشدة على موقف الحكومة البريطانية تجاه قناة السويس واعترض في ثورة غضبه على أى عملية إنزال والتي ستكون في نظره بمثابة خرق للحقوق المروية (a violation of international rights). وكان القبطان ريتزوي، البريطاني قد استقبل لدى لسبس باحترام ولكنه لم يعطه معلومات عن الموقف. وأبرق لدى لسبس في اليوم التالي لابنه شارل بباريس يقول له: وعندما أعلن الأدميرال الإنجليزي احتلال الاسماعيلية توجهت أمس لظهر السفينة «أوريون»، ومعى فيكتور، وأخذاه شفوياً تصميمنا لمقاومة أى عمل يكون من شأنه إعاقة الملاحة أو تهديدها في قناة السويس. وقد حصلنا على تصريح منه بأن الإنزال سيكون بناء على طلبنا، (٤).

(1) Freycinet à Lyons, Paris 31.7.1882 Ibid. No. 493; Cf.

Royle, Op. Cit., p. 253.

(2) Royle, Op. Cit., p. 253.

(3) Ibid., Cf. Voisin, Op. Cit. T. 3. p. 185.

(4) Royle, Op. Cit., p. 254.

وكان تعليق دى لسبس - في ثورة غضبيه - أنه سيقتل بيده أول انجليزى يجرؤ على النزول في الاسماعيلية^(١). ونتيجة لذلك أبقى جرانفيل لليون في نفس اليوم بقوله : د أود أن توضح للحكومة الفرنسية أن حكومة جلالة الملكة قد وصل إلى علمها أن دى لسبس يعارض معارضة شديدة أعمال حكومة جلالة الملكة في مصر ، وذلك بتهديده تعطيل القناة إذا أزيلت جنود بريطانية في أى مكان من القناة أو على مقربة منها . وأن حكومة جلالة الملكة لا ترغب حالياً في اتخاذ إجراء ما نتيجة لما حدث منه نظراً لأنه - أى دى لسبس - من رجال فرنسا ذوى المسكاة ولأنه رئيس مجلس إدارة الشركة . إلا أنه قد تلجأها الضرورة الملحة لذلك . وأن الحكومة البريطانية تأمل في أن تتجنب الانتحاء لمثل ذلك . بأن تقوم الحكومة الفرنسية من جانبها بالتأثير على دى لسبس لتغيير مسلكه . وأن حكومة جلالة الملكة لعل ثقة في ذلك ، نظراً لما بين الدولتين من علاقات الصداقة ، ولا تنافي مصالحهما في قناة السويس وفي شؤون مصر بوجه عام^(٢) . وأرسل دى لسبس إلى الامبراطورة السابقة أوجيبن^(٣) يحثها على التدخل والتأثير

(١) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٧٥ .

(2) Granville to Lyons, 4.8.1882, Parl. p. Egypt 17(1882) No. 553, p. 285.

(٣) كانت الامبراطورة أوجيبن - امبراطورة فرنسا - قد لازت بالفرار إلى إنجلترا

عقب هزيمة فرنسا ١٨٧١ - ولجئ - لفر - ص ٢٩٥ .

وهناك صلة نسب بين أم الامبراطورة أوجيبن لملكة دى لسبس :

« L'Impératrice Eugénie, apparentée par sa mère aux Lesseps, comme nous l'avons relaté, ».

— Loliée, Frédéric, La Vie D'une Imperatrice (Eugene de Montijo), Paris 1918 p. 223.

على ملكة إنجلترا وأميرة ويلز لمنح الغزو الانجليزي للقناة وضمان حيادها (١) .
 ازاء تلك الأحداث اجتمع مجلس إدارة شركة قناة السويس في ٥ أغسطس
 وساندوا وجهة نظر دي لسبس وأعلنوا أن الشركة لا توافق على خرق حيادها
 الذي هو خير ضمان لتجارة كل الدول . وقد خالف هذا القرار العضو الانجليزي
 وستاندون ، (٢) . ورد على احتجاجات دي لسبس بضرورة اجترام حياد
 قناة السويس فيبين أن آراء الدول الكبرى تختلف في هذا الموضوع . ففرنسا
 نفسها لو كانت قريب كانت قد أعلنت للحكومة الانجليزية أنها لا تمنع في إزال
 جنود لبور سعيد وأن تحتل الجزء الشمالي من القناة . وأن ألمانيا نفسها قد وافقت
 على فكرة إزال جنود في منطقة القناة ، فقد أرسل قائد السفينة الألمانية الراسية
 في بور سعيد بالفعل عدداً من بحارته لحماية الرهايا الألمان في هذه المدينة .
 فباتان الدولتان اللتان يقول عنهما دي لسبس بأنها احترمتا حياد القناة لم تريا في
 مثل هذا العمل اعتداء على حياد القناة (٣) .

هذا وقد وجه شارل دي لسبس منشوراً في ٧ أغسطس إلى ممثل الدول
 الأجنبية بباريس يوضح لها التهديدات التي يتعرض لها خرق حياد القناة .
 واستند في منشوره على مواد امتياز عام ١٨٥٦ (مادة ١٤ ، ١٥) وقرمان
 ١٨٦٦ (مادة ١٠) الخاصة بحياد القناة ، وحق الحكومة المصرية في احتلال
 الاراضي الواقعة على القناة للدفاع عن البلاد . كما شمل المنشور أهمية المحافظة
 على حياد القناة لكل الدول التي لها تجارة تمر بالقناة ، وأوضح أن قائد البحر

(1) D.D.F, T. 4. No 510. Footnote No. 4: pp. 484.

(2) Royle, Op. Cit., p 254.

(٣) محمد صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٨٨ - ٨٩

الانجليزى لم يابه لهذا بل أعلن أنه سيتخذ كل الوسائل لاحتلال قناة السويس .
كما أوضحت المنشور أن المظاهرة البحرية التى تقوم بها قوات البحر الانجليزية من
شأنها إثارة الاهالى ، وبهذا تدخل قناة السويس فى منطقة الحرب . ورأى
دى لسيبس أن الحل الوحيد لمسألة قناة السويس يتركز فى قيام حماية بحرية
تشارك فيها كل الدول دون انزال جنود على ضفتى القناة أو احتلال لاجزاء منها .
وفى مثل هذا الإجراء إذا اتخذ ، محافظة على حياد القناة الذى أقره السلطان
صاحب السيادة (١) . وكان دى لسيبس قد أعطى تعليقاته فى ٣ أغسطس من
الاسماعيلية ، للعاملين بالشركة ، بتجهيز زوارق و «صالات» ومواد لى تستخدم
فى سد الممر عند الحاجة عندما يعطى تعليقاته بذلك (٢) .

وقد ذكر دى لسيبس (١٧ أغسطس ١٨٨٢) أن محافظ الاسماعيلية قد استفسر
منه عن مدى شرعية قيام المصريين بقطع ترعة المياه المذبة من القاهرة عن مدينتى
الاسماعيلية والسويس ، فاعتبر دى لسيبس ذلك مخالفاً للاتفاقيات للعودة بين
الشركة والحكومة (٣) .

على أى حال لقد أدى موقف دى لسيبس وشركة القناة إلى أن ترسل الحكومة
البريطانية إلى حكومة فرنسا الجديدة برئاسة ديكلرك Duclerc تحذره من كل
عمل يقوم به دى لسيبس فى مصر . ووعدت الحكومة الفرنسية بالسكابة إلى
دى لسيبس ليتخذ خطاً آخر ، ولكن ديكلرك نوه بأنه يثق فى أن حكومة جلالة

(1) De Lesseps to the representatives of the Powers at
Paris. 7.8.1882, Par. P. inclosure in No. 622.

(2) D D F. T. 4. No. 510. footnote. No. 4.

(3) Voisin, Op. Cit., T. 3, p. 187.

للبلد متبدي صبراً كبيراً في تعاملها مع رجل له سمته وشعبيته في فرنسا ، ذلك هو دى لسبس ، وأنهم يرغبون في مواصلة لهم لهذا المسلك لإزاده . وأضافت المذكورة ، أنه يجب الاحاطة بأن بريطانيا تقوم بعملات عسكرية وأن دى لسبس يقوم بلا تردد بمقاومة عملياتنا بل ويشجع ويساعد أعداءنا ، (١) .

وصرح جلادستون في ١١ أغسطس بمجلس العموم البريطاني — بما لا يدع مجالاً للشك — بحرية التدخل في مصر ولحراً لمصلحة التجارة البريطانية ، وأنه سيحدد بعد ذلك مع أوروبا طابع هذه البلاد (٢) .

وأيرقت الحكومة البريطانية في ١٢ أغسطس إلى د سيمور ، بأن يتسلم القوات لدى ستمبر القناة وأن يطلب من سلطات إدارة شركة القناة إعطائه أسبقية مؤقتة للممر على السفن التجارية ، وأن يحل القناة من السفن لفترة من الوقت يراها ضرورية ، وأن يؤكد لهم أن تعطيل الملاحة لن يكون لفترة طويلة من الزمن . وإذا رفضت السلطات ، فعل ضباط البحرية تنفيذ واجبهم وإعطائهم الأفضلية لبقاء القناة بدون سفن . ويجب التعامل مع السلطات بحزم واتخاذ الإجراءات الضرورية نظراً لمعارضتهم لأوامر الخديوي بحفظ النظام وضمان أمن القناة . وطلبت الحكومة من الادءهال أن يذكر تاريخ الهجوم المسلح على القناة (٣) .

(1) Lyons to Granville, Paris. 12.6.1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 652. Par. p. 326 7.

(2) Roux. Ch., Op. Cit. p 80.

(3) Admiralty to Admiral Seymour, 12, 8, 1882, Par, P, Egypt 17 (1882) inclosure in No. 650;

وفي اليوم التالي لانتهاه أعمال مؤتمر الاسكندرية أوعزت إنجلترا للبحري فأعلن (في ١٥ أغسطس) بأن قائد القوات البريطانية قد خُول السطحة لاحتلال القناة حماية لها من قرأت هراي (١) .

وبناء على ذلك أصدر الاميرال د هوسكنز ، تعليماته في ١٩ أغسطس ١٨٨٢ بمنع أي سفينة من عبور القناة ، وأعلن أنه سيمنع بالقوة أي محاولة لانتهاك هذه الأوامر . واحتج دى لسبس بشده على هذا العمل الذي وصفه بأنه يقسم « بالصف والتعب » (٢) .

ولم تؤد احتجاجات دى لسبس إلى شيء ، بل أثارت العداوة ضده في إنجلترا ، وكان تعليق لورد جرايفيل على تصرفه بقوله : « ذلك العجوز الاسمر ، يحيك ضدنا الخدج ، ولأنى على ثقة بأننا سوف نبال منه » (٣) .

وكان لورد ليونز قد أخطر شارل دى لسبس بما إعتزمته الحكومة البريطانية من اخلاء القناة ، وأنها ستدفع رسوم المرور عن هذه السفن الحربية ، وأن تعطيل الملاحة سيكون فترة قصيرة من الوقت ، ولم يعبر شارل دى لسبس عن رأيه (٤) . وقد احتج فرديناند دى لسبس على الهجوم الانجليزى على القناة ، ومنع إعطاء مرشدين للسفن الانجليزية (٥) .

(1) Malet to Grauville, 15, 8, 1882, Par, P, Egypt 17 (188)
No. 673.

(2) Ibid.

(3) Hallberg, Op. Cit. p. 265; Cf. Marlowe, p. 310,

(4) Royle, Op, Cit, p. 256,

(5) Roux, C, Op. Cit. Tl 2. p. 80,

هذا وقد احتل «سيمور» مكاتب شركة قناة السويس في بورسعيد ، وانخذل من مكتب رئيس قسم تحركات بورسعيد مركزاً لقيادته . وذهل موظفي شركة قناة السويس للجزو ، ورضخوا دون مقاومة لسلطات الاحتلال . واستغل البريطانيون أجمرة الاتصال التلغرافي بالشركة والحاصل بحركة المرور في القناة في الاغراض العسكرية (١) . وفي نفس الوقت تم تدفق القوات البريطانية عبر قناة السويس ، وتم احتلال الاسماعيليه مساء يوم ٢٠ يوليو ١٨٨٢ (٢) . هذا وقد طلبت شركة قناة السويس من الحكومة البريطانية تدعيمها من الحساسة التي لحقت بها وبالمساهمين من جراء إيقاف الملاحة في قناة السويس إبان العمليات الحربية البريطانية (٣) .

ويذكر «فرازان بك» أن الحكومة البريطانية دفعت لشركة قناة السويس مبلغ ١٠٠.٠٠٠ ر. ١٥٩٠ فرنكاً قيمة رسوم مرور السفن الحربية البريطانية في قناة السويس وقدر عددها بـ ١٠٧ سفينة في الفترة من ١٦ يوليو ١٨٨٢ حتى ٣١ أغسطس ١٨٨٢ (٤) . وأعيد افتتاح القناة للملاحة في ٢٤ أغسطس ١٨٨٢ بعد إغلاقها خمسة أيام (٥) . وأعاد جازنت ولسلي إدارة القناة للشركة (٦) وهكذا ترتب

(1) De Vorges à Duclerc, Alex. 20. 8. 1882. D. D. F., T. 4. No. 511.

(٢) راجع تفاصيل عملية استيلاء القوات البريطانية على قناة السويس في كتاب :

Royle, Op Cit. pp. 258-273.

(3) De Vorges à Duclerc D. D. F. No 511, Op. Cit. Note. No. 1 p 486.

(4) Voisin, Op. Cit. T. 3. p. 190 Footnote.

(5) Roux, Ch. Op. Cit. p. 81.

(6) Marlowe, Op. Cit. p. 319.

على موقف التعدى الذى وقفه دى لسبس واضطراب العمل العادى للقناة وسحب
السلطة من اداره الشركة التى وصلت إلى أدنى معدل لها ، ان تحرق مبدأ الحياه
الذى حارب دى لسبس من أجله منذ بداية المشروع وأثبتت القناة بالواقع وبالمجاز
كما يقول مارلو : وأن ما كان يخشاه محمد على دائماً ، بأنها ستكون المجرى الذى
سيبحر خلاله الانجليز لاحتلال مصر ، قد تحقق .

• The Canal had proved to be - literally as well as metaphori-
cally what Mohamed Ali had always feared it would be a
channel through which English would sail and occupy
Egypt .^(١)

من هذا ومن كل ما تقدم يتضح أن دى لسبس كان جاداً فى موقفه للمحافظة
على حياد القناة . وكان يخشى بالفعل على القناة من جانب انجلترا وسياساتها
التي قد تؤدي إلى سدها أو تمزيقها على أيدي عرابي ورقاقه . وبهذا سعى إلى
الحصول على تأييد حكومته لمعارضة موقف انجلترا وحماية القناة ولكنه فشل .
وكان دى لسبس أيضاً قد بذل قصارى جهده للتأثير على عرابي لاحترام حياد
القناة ونجح في هذا .

نخسى عرابي أن يقدم الانجليز على خرق حياد القناة فعزم على ردمها وأوجز
إلى محمود باشا فهمي بذلك فوضع تصميماً لذلك ينفذ في أربع وعشرين ساعة
بنسف جوانب القناة (بالديناميت) وكان دى لسبس موجوداً آنذاك في بورسعيد ،
وهلم بنا يا عرابي تجاه القناة فأرسل إليه برقيته في ١٤ يوليو يستعلم فيها من
مركز قناة السويس بالنسبة للحركة الحربية العرابية .^(٢)

(1) Ibid.

(٢) أحمد شفيق - مذكراتي في نصف قرن ج ١ ص ٢٨٨ .

فشهد عرابي يغبر دى لسبس في ١٤ يوليو ١٨٨٢ : «إننا نعبر القناة حراً للمنافع العمومية الدولية ، ولذا فإننا لا نعرض له يضرر إذا امكنه منع المراكب الحربية الانجليزية من خرق العياد واحترامها لقانون الشركة ولا فنكون أحراراً في مقابلتهم بالمثل (١)» .

كذلك أكد عرابي مره ثانية لدى لسبس في أغسطس احترامه لحيدة قناة السويس بمنتهى الدقة (٢) . وكان المهندس محمود فهمي (٣) قد قرر منذ البداية سده نهضة الاسماعيليه لمنع المياه العذبة عن منطقة القناة ، وقرر كذلك سد قناة السويس عند منطقة الشلوفة شمالى السويس (٤) .

وكان محمود فهمي قد تقابل مع دى لسبس في الاسماعيليه حيث أخبره الأخير : «أنه القناة في عهدي وأنه لا يمكن لأى واپور أو سفينة حربية المرور من القناة حسب نص المعاهدات الدولية ، وإن تلاحظ أن أحد الواپورات الحربية حضر وأراد المرور من القناة يارهنى في هذا الوقت سده بتخريب بعض الشلوبات» .

(١) مذكرات عرابي - كشف الستار عن سر الأسرار في النهضة المصرية المشهورة

بالنورة العرابية . كتاب الهلال العدد ٢٣ ١٩٥٣ ج ١ ص ٢١٢ .

(٢) راجع مراحلات عرابي مع دى لسبس بخصوص القناة والتي حصل عليها «بلنت»

أثناء محاكمة عرابي وهي صرة مكاتبات وليست أصول كما يذكر بلنت في كتابه . وكان دى لسبس قد بعث بها إلى بلنت ونشرها في نهاية كتابه :

Blunt, W S., Secret history of the English occupation of Egypt. London. 1907, p. 570.

(٣) رئيس أركان حرب الجيش المصرى .

(٤) الرافى - أحمد عرابي - كتاب الهلال - العدد ١٠ مارس ١٩٥٢ -

فيه ومنع المراكب الحربية من المرور فيه ، ولا يخشى عرابي من جهة القناة مطلقاً ، (١) .

وفي الحقيقة لم يفكر عرابي في سد القناة إلا بعد احتلال الانجليز للاسماعيلية ، فأبرق إلى رئيس أركان حربه — محمود فهمي — بقوله : « إعمل معروف وأبذل جهدك في زدم قناة السويس وهاهي الانفار واردة إليكم ٥٠٠ » (٢) . وترتب على تأخير عرابي سد القناة أن اتبعت الفرصة للقوات البريطانية به بالتدفع عبر القناة من بورسعيد والسويس وتركزت القوات في الاسماعيلية ، ولو بدأ عرابي بسد القناة منذ بدء العدوان على الاسكندرية لتفوت الأوضاع . ولقد أكد دزلسلي ، قائد الحملة على ذلك بقوله : « لو قطع عرابي القناة كاقمر لكاننا الآن لانوال في البحر نحاصر مصر فإن تأخر عرابي ٢٤ ساعة أنقذنا » (٣) كما لجأت إنجلترا أيضاً إلى الحديعة والرشوة في الجبهة الشرقية لضمان انتصارها السريع فجندت استاذات القوات الشرقية في جامعه كمبردج — ادوارد ديار — الذي يجيد اللغة العربية لرشوه البدو بمنطقة القناة . (٤) .

(١) محمود فهمي المهندس — البحر الزانر في تاريخ العالم وأخبار الأوائل والأواخر — الطبعة الأولى ، بالمطبعة الإثمية بولاق سنة ١٣١٧ هـ ١٨٠٠ م .
ولم يذكر في كتابه تاريخ معارفته هي لبس (والشلوات زوارق خشية ، وهي كلبه فرنسية : Chaloupes)

(٢) المرجع السابق ص ٢٢٩ : مذكرات عرابي ص ٢٥ من ١٥ .

(3) Blant, Op. Cit. p. 399.

وراجع أيضاً : محمد رشيد رضا — تاريخ الإمام الشيخ محمد عبده — الطبعة الأولى مطبعة المنار ١٩٣١ م ١ من ٢٥٧ .

(4) Blant, Op. Cit. pp. 400-410 (راجع قصة أدوارد ديار بالتفصيل في)

وبعد احتلال إنجلترا لقناة السويس وأصبحت القوات البريطانية ضخمة وغطت القصاصين والتل الكبير ودخلت القوات البريطانية كاتماندو في ١٤ سبتمبر ١٨٨٢ .

وهكذا نجحت إنجلترا في احتلال مصر وقناة السويس وحصلت بذلك على نصيبها من الممتلكات التركية في الوقت الذي كانت فيه روسيا بعيدة عن القسطنطينية . ولم تحصل فرنسا على تعويض مقابل هذا الاحتلال (١) . وهكذا سيطر الاسطول البريطاني على مياه حوض البحر المتوسط ، وسيطرته القوات البريطانية على مصر (٢) .

وعلى أحد الفرنسيين جين لي مون « Jean Lemoigne » — عضو الاكاديمية الفرنسية — في مقال له نشرته صحيفة « La Revue Politique et Littéraire » في أول نوفمبر ١٨٨٤ على ذلك بقوله : « لقد فقدت فرنسا مصر في اليوم الذي نجح فيه ذلك الرجل الذي يصفونه بالفرنسي العظيم بإتمام حفر قناة السويس ، ولقد حارب الانجليز هذا المشروع باستمرار فسخر منه لورد بالمستون بكل ما أوتي من قوة ، وعلى الرغم من ذلك نجح في لمس في تخطي كل تلك الصعاب . وقالت إنجلترا يوم أن فتحت قناة السويس يجب أن تكون القناة لنا : »

• Il doit être à moi

وكان لها ما أرادت بالقوة العسكرية وبالخدعة السياسية (٣) .

(1) Taylor, Op. Cit. p. 289.

(2) Ibid. p. 290.

(3) Roux, Ch., Op. Cit. T. 2. p. 82.

المصادر والمراجع

أولا - الوثائق المنشورة :

أ - باللغة العربية

١ - بطرس بطرس غالى (الدكتور) - قناة السويس ومشكلاتها
(١٨٥٤ - ١٩٥٧) القاهرة - الجمعية المصرية للقانون

الدول ١٩٥٨ .

٢ - عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور) وجمال يحيى (الدكتور) - وثائق
وتصوص فى التاريخ الحديث والمعاصر .

القاهرة - دار المعارف ١٩٥٦ .

٣ - راشد البراوى (الدكتور) - مجموعة الوثائق السياسية - للركز الدولى
لمصر والسودان وقناة السويس .

القاهرة - مكتبة النهضة - الجزء الأول ١٩٥٢ .

ب - باللغات الاجنبية

1 — Documents Diplomatiques Français (1871 — 1914) .

1 ère série, Tome 2. Paris 1930 (1875 — 1879) (1 er
juillet, 1875 — 31 Décembre 1879)

————, Tome 3. Paris 1931 (Janvier 1880 — Mai 1881)

————, Tome 4. Paris 1932. (13 Mai 1881 — 20
Février 1883)

وقد اختصرت ووردت فى هوامش البحث كما يلى : (D D. F.)

2 — Le canal de Suez.

Bulletin annuels des assemblées générales des actionnaires.
(1872 - 1899):

وهو مجلد موجود بمكتبة هيئة قناة السويس تحت رقم (43، 386)

ثالثا - الكتب :

أ - باللغة العربية

- ١ — ابراهيم الشريف (الدكتور) : الاطماع الاستعمارية في الشرق الاوسط.
(سلسلة مشاعر الثورة الكتاب الثاني بدون تاريخ)
- ٢ — ابراهيم عبده (الدكتور) : جريدة الامم . تاريخ مصر في خمس
وسبعين سنة . القاهرة . دار المعارف ١٩٥١ .
- ٣ — احمد احمد الحقة (الدكتور) : تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر .
القاهرة — مكتبة النهضة (الطبعة الثانية) ١٩٥٤ .
- ٤ — احمد شفيق : مذكراتي في نصف قرن — الجزء الاول .
- ٥ — احمد صادق موسى : تاريخ الدين المصري العام المالي والسياسي . القاهرة
١٩٤٤ .
- ٦ — احمد عبد الرحيم مصطفي (الدكتور) : علاقة مصر وتركيا في عهد
الحديوي اسماعيل (١٨٦٣ - ١٨٧٩) .
- القاهرة — دار المعارف ١٩٦٧ (وهي رسالة ماجستير) .
- ٧ — احمد عبد الرحيم مصطفي (الدكتور) : مشكلة قناة السويس (١٨٥٤ -
١٩٥٨) . القاهرة — معهد البحوث والدراسات العربية
بجامعة الدول العربية ١٩٦٧ .

- ٨ — أحمد عبد الرحيم مصطفى (الدكتور) : مصر والمسألة المصرية (١٨٧٦) —
 (١٨٨٢) . القاهرة — دار المعارف ١٩٦٥ .
 (رسالة دكتوراه) .
- ٩ — أحمد عبد المنصف (الدكتور) وآخرون : تاريخ البحرية المصرية في مائة
 عام (١٨٦٢ - ١٩٦٢) . تأليف لجنة من أساتذة جامعة
 الاسكندرية . مطبعة الأهرام ١٩٧٣ .
- ١٠ — أحمد هراي (الزعيم) : كشف الستار عن سر الأسرار في النهضة المصرية
 المصهورة بالثورة العربية .
 القاهرة - دار الهلال . العددان ٢٣ ، ٢٤ فبراير
 ومارس ١٩٥٣ .
- ١١ — السيد حسين جلال : السفينة - دراسة عن أنواع السفن وقواعد تحديد
 حوزتها والرسوم الملاحية مطابع هيئة قناة السويس ١٩٧٩ .
- ١٢ — إلياس الأيوبي : تاريخ مصر في عهد الخديوي اسماعيل باشا .
 القاهرة (جزءان) . مطبعة دار الكتب المصرية (١٩٣٧) .
- ١٣ — أمين مصطفى عفيفي عبد الله : تاريخ مصر الاقتصادي والمالي في العصر
 الحديث . القاهرة . الطبعة الثالثة (١٩٥٤) .
- ١٤ — بي—هرينوفان : تاريخ العلاقات الدولية (١٨١٥ - ١٩١٤) . ترجمة
 الدكتور جلال يحيى . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٨ .
- ١٥ — بيهر كراويتيه : اسماعيل المفترى عليه . ترجمة فؤاد حروف . القاهرة -
 دار النشر الحديث ١٩٣٣ .
- ١٦ — جلال يحيى (الدكتور) : القسطنطينية على سواحل مصر (سواحل
 البحر الأحمر) . الاسكندرية - لجنة الدراسات
 الأفريقية ١٩٦٥ .

- ١٧ - جلال يحيى (الدكتور) التنافس الدولى فى شرق أفريقيا .
القاهرة - دار المعارف - مارس ١٩٥٩ .
- ١٨ - جلال يحيى (الدكتور) : التنافس الدولى فى الصومال .
القاهرة - دار المعارف - ١٩٥٩ .
- ١٩ - جمال الدين محمد سميد (الدكتور) : التطور الإقتصادى فى أوروبا .
مكتبة النهضة المصرية (بدون تاريخ) .
- ٢٠ - جمال حمدان (الدكتور) : استراتيجية الإستعمار والتحرير . القاهرة
١٩٦٨ .
- ٢١ - جمال زكريا قاسم (الدكتور) : الخليج العربى - دراسة لتاريخ الإمارات
العربية (١٨٤٠ - ١٩١٤) . القاهرة - مطبعة جامعة
عين شمس (رسالة دكتوراه) ١٩٦٦ .
- ٢٢ - جورج جندى وجمال تاجر : اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية .
القاهرة ١٩٢٧ .
- ٢٣ - جورج سليم كهلى : قناة السويس والقنوات البحرية المصغرة .
دار الفكر العربى - ١٩٦٥ .
- ٢٤ - حسن صبحى (الدكتور) : التنافس الإستعمارى الأوروبى فى المغرب
(١٨٨٤ - ١٩٠٤) . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٥ .
- ٢٥ - د . د . : التأثير الصهيونى ضد الأمة العربية (١٨٨٢ -
١٩٦٧) . بيروت ١٩٦٨ .
- ٢٦ - حسين كامل سليم (الدكتور) : تاريخ أوروبا الإقتصادى فى القرن
التاسع عشر . القاهرة ١٩٥٢ .

- ٢٧ - راشد البراوى (الدكتور) : التطور الإقتصادي في مصر في العصر الحديث . القاهرة - الطبعة الثالثة - مكتبة النهضة - ١٩٤٨ .
- ٢٨ - رمزي ميور : سر توسع أوروبا الدول - ترجمة عبد الرحمن رشدي . مطبعة السلام بالاسكندرية (١٩٢٤) .
- ٢٩ - روثشتين ، تيودور : تاريخ المسألة المصرية (١٨٧٥ - ١٩١٠) ترجمة المبادئ وأحمد بدران . القاهرة - لجنة التأليف والترجمة والنشر ١٩٣٦ .
- ٣٠ - سامي عزيز (الدكتور) : الصحافة المصرية وموقفها من الاحتلال الإنجليزي . دار الكتاب العربي ١٩٦٨ .
- ٣١ - شوقي عطا الله الجمل (الدكتور) : سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من ق ١٩ . القاهرة - ١٩٧٤ . رسالة دكتوراه .
- ٣٢ - صبيحى وحيد : أصول المسألة المصرية . القاهرة . ١٩٥٠ .
- ٣٣ - عبد الرحمن الرافعي (بك) : عصر إسماعيل حزمان . القاهرة . مطبعة النهضة ١٩٣٢ .
- ٣٤ - عبد الرحمن الرافعي (بك) : الثورة הראية والاحتلال الإنجليزي . القاهرة - مكتبة النهضة - الطبعة الثانية ١٩٤٩ .
- ٣٥ - عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور) : السخرة في حفر قناة السويس . الطبعة الثالثة . منشأة المعارف بالاسكندرية عام ١٩٦٦ .
- ٣٦ - : قناة السويس والسياسات السياسية التي أحاطت بإنشائها . من مطبوعات معهد البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية . الجزء الأول ١٩٧١ .

وقد حصل هذا الكتاب على جائزة الدولة التشجيعية في التاريخ من المجلس الأعلى لحماية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية .

٢٧ — د . د . : ما تكلفته مصر في إنشاء قناة السويس .
(مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية) . المجلد السادس ، ١٩٥٧ .

٢٨ — د . د . : الدبلوماسية الفرنسية تربط بين مسائل قناة السويس وإرثه الجديدة .

حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة المجلد الثاني والعشرين - العدد الأول سنة ١٩٦٠ مطبعة جامعة القاهرة ١٩٦٠ .

٢٩ — د . د . : تكتل الدول لتدويل قناة السويس نكابة في بريطانيا حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة . الجزء الأول مايو ١٩٦١ الجزء الثاني من البحث في المجلد الثالث والعشرين - الجزء الثاني - ديسمبر ١٩٦١ . مطبعة جامعة القاهرة ١٩٦٦ .

٤٠ — عبد الله رشوان (الدكتور) : المركز الدولي لقناة السويس ونظامها القاهرة - مطبعة حجازي - ١٩٥٠ (وهو رسالة دكتوراه في القانون) .

٤١ — عبد المنصف محمد وآخرون : تاريخ البحرية المصرية في مائة عام (١٨٦٣ - ١٩٦٣) تأليف لجنة من أساتذة جامعة الإسكندرية - مطبعة الأهرام ١٩٧٣ .

٤٢ - فاروق عثمان أباطة (الدكتور) : الحكم الميثاقى فى اليمن (١٨٧٢-١٩١٨)
المدينة العامة للكتاب ١٩٧٥ .

٤٣ - د . د : عدن والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر . المدينة
العامة للكتاب ١٩٧٦ . القاهرة - مطبعة دار المعارف
(بدون تاريخ) .

٤٤ - فؤاد كرم : النظارات والوزارات المصرية - الجزء الاول - جمع
وترتيب فؤاد كرم مراجعة وإشراف مركز وثائق
وتاريخ مصر المعاصرة - دار الكتب ١٩٦٩ .

٤٥ - فوزى رياض فهمى : أهمية الشرق الأوسط العربى الاقتصادية فى
السياسة الدولية . القاهرة - مكتبة النهضة - ج ١ -
١٩٥٨ (رسالة ماجستير فى العلوم السياسية) .

٤٦ - فسر . ه . ا . ل . : تاريخ أوروبا فى العصر الحديث (١٨٧٩ - ١٩٥٠)
ترتيب أحمد نجيب هاشم ووديع المنيع .
القاهرة . دار المعارف - الطبعة الخامسة ٥٨ .

٤٧ - لاندر دافيد . س : بنوك وباشوات . ترجمة الدكتور عبدالمعطي أمين
القاهرة - دار المعارف ١٩٦٦ .

٤٨ - محمد أبو طالة (الدكتور) : مركز مصر الهولى من الفتح الميثاقى إلى
الوقت الحاضر .

القاهرة - مكتبة النهضة - الجزء الاول ١٩٥١ .

٤٩ - محمد رفعت : تاريخ حوض البحر المتوسط وتياراته السياسية .
القاهرة - دار المعارف ١٩٥٩ .

- ٥٩ - محمد محمود العروبي (الدكتور) : العلاقات بين مصر وأثيوبيا في القرن
١٩ • اسكندرية • مطبعة المصري • ١٩٦٠ •
- ٦٠ - محمد مصطفى صفوت (الدكتور) : انجلترا وقناة السويس (١٨٥٤ -
١٨٥٦) القاهرة - المكتبة التجارية - ١٩٥٦ •
- ٦١ - محمد مصطفى صفوت (الدكتور) : الاحتلال الانجليزي لمصر وهو وقف
الدول الكبرى لازاءه .
القاهرة - دار الفكر العربي ١٩٥٢ •
- ٦٢ - محمد مصطفى صفوت (الدكتور) : مؤتمر برلين وأثره في الدول العربية
القاهرة جامعة الدول العربية ١٩٥٧ •
- ٦٣ - محمد الخفيف : احمد هراي الزعيم المنقرى عليه .
القاهرة - كتاب الهلال ، جزءان العدد ٢٤٥ و ٢٤٦ (١٩٦١)
- ٦٤ - محمود صالح منسى (الدكتور) : مشروع قناة السويس بين اتباع سان
سيمون وفرديناند دى ليسبس •
القاهرة - دار الاتحاد العربي للطباعة ١٩٦١ (رسالة
ماجستير) •
- ٦٥ - محمد فهدى المهندس : البحر الزاخر في تاريخ العالم وأخبار الاوائل
والاواخر الجزء الاول (١٣١٢ هـ) •
- ٦٦ - مصطفى الحفناوى (الدكتور) : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة .
(٤ أجزاء) تاريخ القناة وأصول مشكلاتها المعاصرة •
القاهرة ١٩٥١ •
- ٦٧ - مصطفى كامل : المسألة الشرقية العالمة الاولى .
مكتبة الآداب - القاهرة ١٨٩٨ •

- ٦٨ — محمود علي الداود : الخليج العربي والعلاقات الدولية ١٨٩٠ - ١٩١٤ .
القاهرة - دار المعرفة - الجزء الأول - بدون تاريخ .
- ٦٩ — ميشال سليمان : القناة لمصر .
بهروت - مكتبة المعارف بدون تاريخ .
- ٧٠ — نجيب مخلوف : نوبار باشا وما تم على يديه
القاهرة - المطبعة العمومية بدون تاريخ .
- ٧١ — هويسون.ح.أ. : الامبريالية ، ترجمة عبد الكريم احمد ، القاهرة سلسلة
الفكر الاشتراكي والسياسي (بدون تاريخ) .

ب - بالغات الأجنبية :

- 1 — Adam, Juliette Lamber. L'Angleterre en Egypte. Paris 1922.
- 2 — Alison, Philips, Modern Europe (1815 1899).
- 3 — Arthur, Silvia White., The expansion of Egypt under the Anglo-Egyptian condominium. London 1899.
- 4 — Austin, O.P., Great Canals of the world. Treasury of Department. London 1902.
- 5 — Blunt, W.S. Secret History of the English Occupation of Egypt. London, 1907.
- 6 — Bowden, Witt. An economic history of Europe since 1750. N.Y. 1937.
- 7 — Bourguet, Alfred., La France et l'Angleterre en Egypte. Paris. 1897.
- 8 — Buckle and Monypenny., Life of Disraeli, 6. vols. London 1920.
Vol. 5. 1868-1876.
Vol. 6. 1876-1881.
- 9 — Chafik, Ahmed, L'Egypte Moderne et les Influences étrangères. Caire 1931.
- 10 — Charles, Edmond, L'Egypte. L'Exposition universelle du 1867, Paris 1867.
- 11 — Charles, Roux, J.L. Isthme et le Canal de Suez. 2 Vols. Paris 1901.
- 12 — Chastenet, Jacques, Histoire de la Troisième République. Tom 2, 3. Paris 1954.
- 13 — Claude, Albert Colliard, Droit National et Histoire Diplomatique. Paris 1950.
- 14 — Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Jauge de Suez. Paris 1954.

- 15 — Corti, Count, The reign of the house of Rothacid, translated from German by, Brian, London 1928.
- 16 — Cotrell, Alvin. J. The Indian Ocean its political Economic and Military importance (N.Y. 1972).
- 17 — Courau, Robert., Ferdinand De Lesseps. Paris 1932.
- 18 — Crabitès, Pierre. Ismail the maligned Khedive. London, 1933.
- 19 — ———, The spoliation of Suez, London 1940.
- 20 — Cromer, The Earl of Modern Egypt. 2 vols. London 1908.
- 21 — Croce, Benedetto, Histoire de l'Itali Contemporaine. (1871-1915) Paris 1929.
- 22 — Day, Clive, A history of Commerce. London 1914.
- 23 — Dicey, Edward; The Story of Khedivate. London 1902.
- 24 — Douin, G. Histoire du régime du Khedive Ismail. Tome 2. (1867-1873) Rome 1943.
- 25 — Duff, R.E.B, 100 Years of the Suez Canal, London, 1969,
- 26 — El-Good, Lieut-colon.; Egypt. London, 1935.
- 27 — Evan, Alfred Dudley, Transport its history and Economics. London 1946.
- 28 — Fay, Sidney Bradshaw; The origins of the world war. New Delhi 1965.
- 29 — Farman, E.C., Egypt and its betrayal. N. Y. 1908.
- 30 — Farnie, D.A., East and West of Suez. The Suez Canal in history. London 1968
- 31 — Fisher, H.A., A history of Europe. London 1937.
- 32 — Fitzgerald, Percy. The great canal at Suez. 2 vols. London 1876.

- 33 — Fredric de conink, Le canal de Suez après L'inauguration:
Paris 1869
- 34 — Freycinet., La question d'Egypte. Paris 1904.
- 35 — , Souvenirs. Tome 2 Paris 1912.
- 36 — Funck-Brentano, Christian, Compagnie Universelle du
Canal de Suez, Paris, 1947.
- 37 — Gooch, G P. History of Modern Europe (1878 -1919)
Delhi.
- 38 — Grant and Temperly., Europe in the nineteenth Century
(1789 - 1914). London. 1924.
- 39 — Gwynn & Tuckwell., The life of sir Charles Dilke 2
vols. London 1917.
- 40 — Hallberg, Charles, W., The Suez Canal Its history and
diplomatic importance. N.Y. 1931.
- 41 — Hardy, A.C Seawys and seetraders. London 1927.
- 42 — Hazen, Charles Downer, Europe since 1815. London
1910
- 43 — Hippeau, Edmond. Histoire diplomatique de la troisième
Republic. (1870-1839) Paris 1889.
- 44 — Hogg, Robert. S., Naval architecture and ship construc-
tion. London, 1955.
- 45 — Holt, P. M., Political and Social Change in Modern
Egypte. London 1968.
- 46 — Hoskins, H.L British routes to India, London 1928.
- 47 — Hubbard., G.E., British Far Eastern Policy N.Y. 1943
- 48 — Hurd, Archibald, The sea traders. London 1922.
- 49 — Huseny, Hussein Le Canal de Suez et la polotique
Egyptienne. Montpillier. 1923.

- 50 — Itneraire des invités aux fêtes d'inauguration du Canal de Suez.
- 51 — Jerrold, Blanchard, Egypt under Ismail Pacha. London. 1879.
- 52 — Kamel, Sayed., La Conférence de constantinople et la question Egyptienne en 1882. Paris 1913.
- 53 — Kinross (Lord). Between two Seas. London 1968.
- 54 — Krause, Alexjs. Russia in Asia (1558 - 1899). London, 1899.
- 55 — Laferla, A.V. British Malta. Vol. I. Malta, 1938.
- 56 — Lambelin, Roger. L'Egypte et L'Angleterre. Paris; 1922.
- 57 — Lauterpach, E. The Suez Canal Settlement, London 1960.
- 58 — Lessage, Charles, L. L'Achat des action de Suez, Paris 1906.
- 59 — Lessaps, Ferdinand de), Lettres, Journal et documents pour servir à l'histoire du Canal de Suez. tome 4, 5. Paris 1879 - 1881.
- 60 — // , Recollection of forty years. 2 vol. translated by C.B.Pitman. London 1887.
- 61 — Lloyd (Lord), Egypt since cromer. 2 vols. London 1933.
- 62 — Loliée; Frederic, La vie D'une Impératrice (Eugénie de Montije) Paris. 1918.
- 63 — Longgood, F. William, Suez Story, Key to the middle East. N.Y. 1957.
- 64 - Lowe, C.J.; Salisbury and the Mediterranean (1886-1896) London. 1965.
- 65 — Luke, Harry Charles, Cyprus under the Turks. (1571 - 1878). London 1922.

- 66 — Mac Coan, Egypt under Ismail. London 1899.
- 67 — Marder, Arther, J. British Naval Policy (1880-1905).
U.S.A 1940.
- 68 — Marlowe, John. Anglo-Egyptian relations (1800-1953).
London 1954.
- 69 — ————, *Cromer in Egypt*. London. 1970
- 70 — ————, *The making of Suez Canal*. London. 1964.
- 71 — Marriot, J.A.R. *The eastern question*. London. 1924.
———, *The remaking of Modern Europe*. London
1938.
- 72 — Maurois André. *La vie de Disraeli*. Buenos Aires 1943.
- 73 — Medlicott, W N. *The congress of Berlin and after*. (1878-
1880) London, 1938,
- 74 — Meynell, Wilfrid, *The man Disraeli*. London 1927.
- 75 — Micard, Etienne. *Le Canal de Suez et le génie Française*.
Paris 1922.
- 76 — Milner, Alfred, *England in Egypt*. London. 1892.
- 77 — Moorhead, Alan. *The white Nile* Penguin Books London,
1963.
- 78 — Moon, Parker, Thomas (Ph D), *Imperialism and world
politics* N. Y. 1942.
- 79 — Moussa, Ahmed, Dr. *Essai sur le Canal de Suez, Droit
et politique*. Paris. 1935.
- 80 — Moustapha; El-Hefnaoui. *Les problèmes contemporains
posés par le Canal de Suez*. Paris, 1951.
- 81 — Newman, E. W. Polson, *The Mediterranean and its
problems*. London 1929.

- 82 — Ninet, John, Arabi Pacha. Brene 1884.
- 83 — Notovitch, Nicolas. L'Europe et L'Egypt. Paris 1897.
- 84 — Ogg & Sharp, Economic development of modern Europe
N. Y. 1929.
- 85 — Paul; Mourand. La route des Indes. Paris, 1936.
- 86 — Paul, Reymond. Histoire de la navigation dans le Canal
de Suez.
- 87 — Plauchut, Edmond, L'Egypte et l'occupation anglais.
Paris, 1889.
- 88 — Poydenot, Henri, Le Canal de Suez, Paris 1955.
- 89 — Renovin; pierre., La politique d'expansion imperialite.
Paris, 1939.
- 90 — Resener, H. L'Egypte sous l'occupation Anglaise et la
question Egyptienne. Caïre. 1896.
- 91 — Robinson, Rowan; England, Italy Abyssinia. London 1935
- 92 — Rousset, Commandant. Histoire generale de la guerre
Franco-Allemande (1870-71) Vol. 6.
- 93 — Rowlatt Marry, Founders of modern Egypt. London 1962
- 94 — Royle, Charles. The Egyptian Campaigns (1882-1885)
2 vol. London 1886.
- 95 — Sabry, M L'Empire Egyptien sous Ismail. (1863-1879)
Paris 1933.
- 96 — Safwat, M. M., Tunis and great powers (1878- 1881).
Alex. 1943.
- 97 — Sammarco, Angelo., Histoire de l'Egypte moderne.
Tome 2. Le regne du Khedive Ismail (1863 - 1875).
Le Caïre, 1937.
- 98 — Sargent, A. J., Seaways of the Emire. London 1930.
- 99 — Schonfield, Hugh, J. Suez Canal in World affairs,
N. Y. 1953.

- 100 — Seaton-Watson, Disraeli, Gladston and the Eastern question. London 1935.
- 101 — Siegfried, André, Suez and Panama. Oxford 1940
- 102 — Stamp, Dudley, A commercial geography. London, 1937
- 103 — Taylor, A J. P. The struggle for mastery in Europe. (1848-1918) London, 1954.
- 104 — Tabouis, Genéviève; Perfidious albiion. Entente Cordial. London 1938.
- 105 — Treasury Department, Bureau of statics, Great Canals. of the World. London 1902.
- 106 — Trevelian. G. M.; British History in the nineteenth Century and after (1872-1919) Pelican Books 1965.
- 107 — Vatikiotis; P. J. The modern history of Egypt, London 1969.
- 108 — Vincent, Col. H.; The Suez Canal. Its Origins constitution and administration. London 1905.
- 109 — Voisin-Bey, Le Canal de Suez. 7. Vols. tome 2. Periode de l'exploitation (1870-1882'. Paris, 1902.
- 110 — ——— tome 3 periode de l'Exploitation (1883 — 1902) Paris 1902.
- 111 — Wallace, D. Mackenzie, Egypt and the Egyptian question London 1883.
- 112 — Wilson, Arnold, T. The Suez Canal, its past present and future. London 1939.
- 113 — Zavaniri, Gaston. Le Khédive Ismail et l'Egypte. (1830-1834) Alexandria 1923.
- 114 — Zayed, Mahmoud. Y., Egypt's struggle for indepedance. Beirut 1956.

رابعاً - دوائر المعارف :

- Encyclopedia Britannica see «ships» Vol. 2. U.S.A. 1964.
- The Dictionary of National Biography. George Smith. London 1938.

خامساً - رسائل جامعية غير منشورة :

- ١ - سعد زغلول هيد ربه (دكتور) — الاستعمار البريطاني في كينيا
(١٨٥٦ - ١٩٢٢) رسالة ماجستير من كلية الآداب بالاسكندرية
١٩٦٤ بإشراف الأستاذ الدكتور احمد الحنة .

- ٢ - عبد الرؤف احمد عمرو - قناة السويس ومؤتمر الاستانة ١٨٨٢ .
القاهرة - رسالة ماجستير عام ١٩٧١ من جامعة الدول العربية للبحوث
والدراسات العربية - تحت إشراف الدكتور هيد المزين محمد الشناوى .
- ٣ - عهد الرحمن خليفة - دزيريل - دراسة في الفكر السياسى الانجليزى فى
القرن التاسع عشر - الاسكندرية - رسالة دكتوراه فى فلسفة السياسة
من جامعة الاسكندرية - كلية الآداب ١٩٧٣ تحت إشراف الدكتور
هيد المعز نصر .

سادساً - دراسات غير منشورة :

- ١ - احمد شفيق (باشا) - قناة السويس مفخرة القرن التاسع عشر .
محاضرة القاها فى جمعية الروابط الشرقية يوم الاحد ٢ يناير ١٩٢٧ وهى
مخطوطة بالآلة لكتابية بمكتبة بلدية الاسكندرية تحت رقم ٢٥٧٦ ب .
- ٢ - هيئة قناة السويس - المحولة والسفينة فى نظر التاريخ والقانون والمؤتمرات
الدولية من مطبوعات هيئة قناة السويس (إدارة التحركات ١٩٧١) .

المفهرست

| الموضوع | الصفحة |
|--|---------|
| مقدمة هذا البحث | ١٠-١ |
| الباب الاول : القننة في سنواتها الاولى | ١٥-١٥١ |
| (الفصل الاول) : افتتاح قناة السويس للملاحة العمالية | ١٥-٥٧ |
| (الفصل الثاني) : بروز أهمية قناة السويس في المجال الاقتصادي الدولي | ٥٩-١٠٥ |
| (الفصل الثالث) : أهمية قناة السويس الاستراتيجية وقياسات | |
| السياسية التي أحاطت بها | ١٠٩-١٥١ |
| الباب الثاني : الأزمات المالية والسياسية التي واجهت شركة قناة | |
| السويس في سنواتها الاولى | ١٥٢-٢٩٢ |
| (الفصل الاول) : الأزمة الأولى ، مسألة بيع شركة قناة السويس | |
| وفكرة تدويلها | ١٥٧-١٩٤ |
| (الفصل الثاني) : الأزمة الثانية ومشكلة الحوالة ورسوم المرور في | |
| قناة السويس ومؤتمر الحوالة الدولي المنعقد | |
| بالاستانة ١٨٧٣ | ١٩٧-٢٤١ |
| (الفصل الثالث) : الأزمة الثالثة ومشكلة تطويق الحوالة ورسم | |
| المرور ونهاية الصراع | ٢٤٢-٢٩٢ |
| الباب الثالث : مصر تفقد أهمها وحصتها (١٥٪) من صافي | |
| الأرباح السنوية في شركة قناة السويس | |
| (١٨٧٥-١٨٨٠) | ٢٩٢-٤١١ |

| الموضوع | الصفحة |
|---|-----------|
| (الفصل الأول) : موقف الحكومة الفرنسية من صفقة أسهم مصر | |
| في شركة قناة السويس | ٢٩٥ - ٣٢٨ |
| (الفصل الثاني) : أحداث بيع أسهم مصر وحصة أرباحها | |
| (١٥/٠) في شركة قناة السويس | ٣٢٩ - ٣٦٦ |
| (الفصل الثالث) : النتائج الدولية المترتبة على بيع أسهم مصر | |
| في شركة قناة السويس | ٣٦٧ - ٤١١ |
| الباب الرابع : الاحتلال الإنجليزي لقناة السويس وموقف الدول | |
| الكبرى (١٨٧٦ - ١٨٨٢) | ١٤٣ - ٥٣٣ |
| (الفصل الأول) : التمهيد لاحتلال قناة السويس وصداقة حيادها | ٤١٥ - ٤٥٤ |
| (الفصل الثاني) : قناة السويس والموقف الدولي قبل الاحتلال | |
| (١٨٨١ - ١٨٨٢) | ٤٥٥ - ٤٩٣ |
| (الفصل الثالث) : الاحتلال الإنجليزي للقناة السويس | ٤٩٥ - ٥٣٣ |
| المراجع والمصادر | ٥٥٩ - ٥٦٠ |

رقم الإيداع ٢٧٢٧ / ٧٩
التسجيل المولى ٧ - ٦٨٧ - ٢٠١



المطبعة العصرية

الجيزة القبلية - اسكندرية

